

# Evaluatierapport

# Experiment verlaging leeftijdsgrens bus- en touringcarchauffeurs

Grontmij

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

TNO innovation for life

# Verantwoording

| | |
|---|---|
| **Titel** | : Experiment verlaging leeftijdsgrens bus- en touringcarchauffeurs |
| **Subtitel** | : Evaluatierapport |
| **Referentienummer** | : GM-0168928 |
| **Status** | : Definitief |
| **Datum** | : 13 oktober 2015 |
| | |
| **Uitgegeven door** | : Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie OV en spoor |
| **Informatie** | : H. (Hans) van Dijk |
| **E-mail adres** | : |
| **Telefoon** | : |
| | |
| **Uitgevoerd door** | : Grontmij Nederland B.V. en TNO |
| **Informatie** | : J. (Hans) Drolenga |
| **E-mail adres** | : |
| **Telefoon** | : |

# Inhoudsopgave

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Uit gegevens van vervoersbedrijven blijkt dat de gemiddelde leeftijd van een buschauffeur boven de 50 jaar ligt. De branche heeft enkele jaren geleden in Nederland een dreigend tekort aan buschauffeurs geconstateerd, onder andere vanwege de vergrijzing. Eén van de veronderstelde oorzaken voor het dreigend tekort aan nieuwe chauffeurs is de leeftijdsgrens voor buschauffeurs, die nu is vastgesteld op minimaal 21 jaar. In de meeste gevallen hebben aspirant-chauffeurs ruim voor hun eenentwintigste levensjaar al een keuze gemaakt voor een beroepsopleiding. Doordat zij niet de keuze voor stad- en streekvervoer en touringcarvervoer hebben, stromen zij in andere sectoren in. Mogelijk gaan daardoor potentiële chauffeurs voor deze bedrijfstak verloren.

## 1.2 Experiment

In verschillende landen binnen en buiten Europa is de leeftijd voor buschauffeurs reeds vastgesteld onder de eenentwintig jaar. Enkele Europese lidstaten zoals België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk hebben wettelijk de leeftijd van achttien jaar ingevoerd binnen de grenzen van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

In Nederland is er voor gekozen een experiment uit te voeren met het verlagen van de minimum leeftijd voor buschauffeurs van 21 naar 18 jaar op stadsbussen, streekbussen en op touringcarbussen met geregelde diensten, waarvan het traject maximaal 50 kilometer bedraagt in Nederland. Met het experiment wordt onderzocht of de verlaging van de leeftijdsgrens bijdraagt aan de vermindering van het tekort aan buschauffeurs onder voorwaarde van gelijkblijvende verkeersveiligheid.

Het experiment duurt in totaal maximaal 6 jaar en is op 1 januari 2011 van start gegaan. Voorwaarde voor de uitvoering van het beroep voor buschauffeurs onder de 18 jaar is dat trajecten binnen Nederland liggen en niet langer zijn dan 50 kilometer. Langere trajecten binnen Nederland mogen alleen gereden worden als de bus leeg is. Touringcarchauffeurs van 20 jaar en ouder mogen in dit experiment ook in niet-geregelde diensten en op trajecten langer dan 50 kilometer rijden. Tot slot is het mogelijk gemaakt eerder met de beroepsopleiding voor buschauffeurs te starten. Vanaf 1 januari 2011 kan dat al vanaf de leeftijd van 17 jaar. Voorheen kon pas aan de opleiding worden begonnen bij een leeftijd van 20 jaar.

*Voorwaarden voor deelname*

Jonge buschauffeurs mogen aan het experiment deelnemen op voorwaarde dat ze een dienstverband bij een vervoerder hebben (niet op uitzendbasis) en daar de eerste 3 maanden begeleid worden. Aan de inhoud en intensiteit van het verplichte begeleidingstraject zijn geen eisen gesteld. Wel is het de bedoeling dat jonge buschauffeurs minimaal dezelfde begeleiding krijgen als elke andere nieuwe buschauffeur. De begeleiding kan bijvoorbeeld bestaan uit een mentor die de chauffeur coacht op aspecten als lijnverkenning, omgaan met de bus, verhelpen van storingen, de bedrijfsprocessen en de omgang met passagiers. Meerijden op de bus is vooral aan het begin een belangrijke vorm van begeleiding, maar dat hoeft niet continu.

Voordat jonge buschauffeurs de weg op mogen, dienen ze samen met de werkgever een formulier ‘Bewijs van deelname experiment verlaging minimumleeftijd buschauffeurs’ in te vullen en te ondertekenen. Een kopie wordt verstuurd naar Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving. Rijbewijscategorie D van een chauffeur jonger dan 21 jaar is slechts geldig in Nederland en alleen in combinatie met een aan de houder van het rijbewijs afgegeven bewijs van deelname aan het experiment.

*Grondslagen voor het experiment*
De Wegenverkeerswet 1994 (de wet) voorziet in de mogelijkheid om bij wijze van experiment voor een periode van ten hoogste zes jaar af te wijken van de eisen ten aanzien van rijvaardigheid en rijbevoegdheid en ten aanzien van vakbekwaamheid bestuurders van personenvervoer over de weg. Met het experiment verlaging minimumleeftijd buschauffeurs wordt afgeweken van de in de wet opgenomen leeftijdseisen ten aanzien van de leeftijd waarop motorrijtuigen van rijbewijscategorie D bestuurd mogen worden en wanneer rijonderricht mag worden gevolgd. Ook betreft het een afwijking omtrent de aanvraag en afgifte van rijbewijs D.

Voor het vervoer van een bus (OV of touringcar) met meer dan 8 personen is rijbewijs categorie D (of DE als er ook een aanhangwagen vervoerd moet worden) nodig. Op grond van de 3$^{e}$ rijbewijsrichtlijn (2006/126/EU), die sinds 19 januari 2013 van kracht is, is het uitgangspunt dat de minimum leeftijd voor het behalen van een rijbewijs D 24 jaar is. Als rijbewijs D (of DE) wordt behaald in combinatie met vakbekwaamheid, dan geldt de minimumleeftijd van 21 jaar. Op dat uitgangspunt is een uitzondering mogelijk gemaakt in de richtlijn vakbekwaamheid (2003/59/EG). Volgens die richtlijn mogen de EU-lidstaten op hun eigen grondgebied (binnenlands dus) toestaan dat jongeren vanaf 18 jaar hun rijbewijs D halen als bedoeld in de richtlijn vakbekwaamheid. Als jongeren met gebruikmaking van die mogelijkheid over rijbewijs D èn het getuigschrift vakbekwaamheid beschikken, dan mogen zij een voertuig voor het vervoer van meer dan 8 personen besturen op geregelde diensten waarvan het traject ten hoogste 50 km bedraagt. Voor langere trajecten en in ongeregelde dienst geldt een minimum leeftijd van 20 jaar. De restrictie met betrekking tot afstand en geregelde dienst geldt evenmin als de jongere vanaf 18 jaar het voertuig zonder passagiers bestuurt. Voor vervoer naar het buitenland geldt sowieso een minimumleeftijd van 21 jaar als de bestuurder over rijbewijs D en een getuigschrift vakbekwaamheid beschikt en 24 jaar met rijbewijs D zonder getuigschrift vakbekwaamheid.

## 1.3 Onderzoek

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat hebben aan Grontmij en TNO opdracht gegeven om te evalueren wat de gevolgen van de verlaging van de leeftijdsgrens zijn op de arbeidsmarkt en de verkeersveiligheid. De evaluatie moet uitwijzen of de leeftijdgrensverlaging ertoe bijdraagt dat jongeren voor dit vak kiezen en of er effecten zijn op de verkeersveiligheid. Aan de hand van de resultaten van de evaluatie wordt besloten of de leeftijdsgrensverlaging wettelijk kan worden vastgelegd.

### *1.3.1 Onderzoeksvragen*

In deze evaluatie worden twee hoofdvragen beantwoord:

1. Zorgt een leeftijdsgrensverlaging voor significante extra instroom van jonge buschauffeurs?
2. Is er verschil in veiligheid van het rijgedrag van buschauffeurs van 18 t/m 20 jaar met een referentiegroep (21 t/m 24 jaar)?

### *1.3.2 Onderzoeksmethoden*

Om verschillende betrokken partijen te kunnen raadplegen, zijn bij het uitvoeren van het onderzoek verschillende methoden gebruikt.

De nadruk van het onderzoek ligt bij de deelnemende buschauffeurs zelf. Hierin is er onderscheid in twee groepen deelnemers:

- de meetgroep: 18 tot en met 20 jaar, en;
- de referentiegroep: 21 tot en met 24 jaar.

Beide groepen zijn met onder andere webenquêtes[1] bevraagd om inzicht in motivatie, opleiding, begeleiding, prestaties en de arbeidsmarkt te krijgen en de mogelijke effecten van leeftijd op het rijgedrag bij het besturen van een bus te kunnen vaststellen. De meetgroep is van beperkte omvang en bestaat uit 32 personen, de referentiegroep bestaat uit 130 personen. Daarnaast is er een aantal buschauffeurs uit beide groepen via interviews[2] en focusgroepen[3] bevraagd.

Naast de buschauffeurs zelf is ook de omgeving van de buschauffeurs (opleidingsinstituten, begeleiders en vervoersbedrijven) via interviews en focusgroepen bevraagd. Verder zijn er objectieve verkeersveiligheiddata en informatie verzameld over de omvang van de instroom in de arbeidsmarkt.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de beroepsaantrekkelijkheid geschetst en wordt de eerste hoofdvraag beantwoord. Hoofdstuk 3 gaat in op de tweede hoofdvraag omtrent de verkeersveiligheid. Hoofdstuk 4 sluit dit rapport af met de samenvatting en conclusies.

[1] In bijlage 1 is de opzet van het enquêteonderzoek uitgebreid beschreven.

[2] Een deel van de interviews is op locatie van de verschillende vervoersbedrijven zelf uitgevoerd, een ander deel is telefonisch afgenomen. Bij de interviews zijn dezelfde vragen gebruikt als in de focusgroepen.

[3] In focusgroepen wordt een groep personen gevraagd naar hun kennis en meningen ten aanzien van een onderwerp. Er worden vragen gesteld in een interactieve setting waarbinnen de deelnemers vrij zijn om te praten met andere deelnemers.

# 2 Arbeidsmarkt

## 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de omvang en kwaliteit van de instroom in de arbeidsmarkt.

Als eerste wordt informatie gegeven over de beroepskeuze, de opleiding, de begeleiding die buschauffeurs tijdens hun eerste periode als buschauffeur krijgen en de kwaliteit en prestatie van de buschauffeurs als ze eenmaal bij een vervoersbedrijf werkzaam zijn.

Vervolgens wordt een beschrijving van de beroepsbekendheid en de arbeidsmarktverwachting gegeven. In deze paragraaf wordt de marktsituatie in de afgelopen jaren geschetst. Ook is de invloed beschreven die deze marktsituatie op het experiment verlaging leeftijdsgrens bus- en touringcarchauffeurs heeft gehad en wordt geschetst hoe de arbeidsmarkt zich de komende jaren kan ontwikkelen.

De in dit hoofdstuk beschreven resultaten zijn afkomstig uit het enquêteonderzoek buschauffeurs, een focusgroep met opleiders en vervoersbedrijven, interviews met diverse vervoersbedrijven, een focusgroep met buschauffeurs en begeleiders, de rapportage ´Arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie Transport & Logistiek 2014/2105´ van het Sectorinstituut Transport en Logistiek, de rapportage ´Kerncijfers van het Nederlandse touringcarvervoer´ van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en ontvangen gegevens van bij de Vereniging Werkgevers Openbaar Vervoer aangesloten vervoersbedrijven in het streekvervoer.

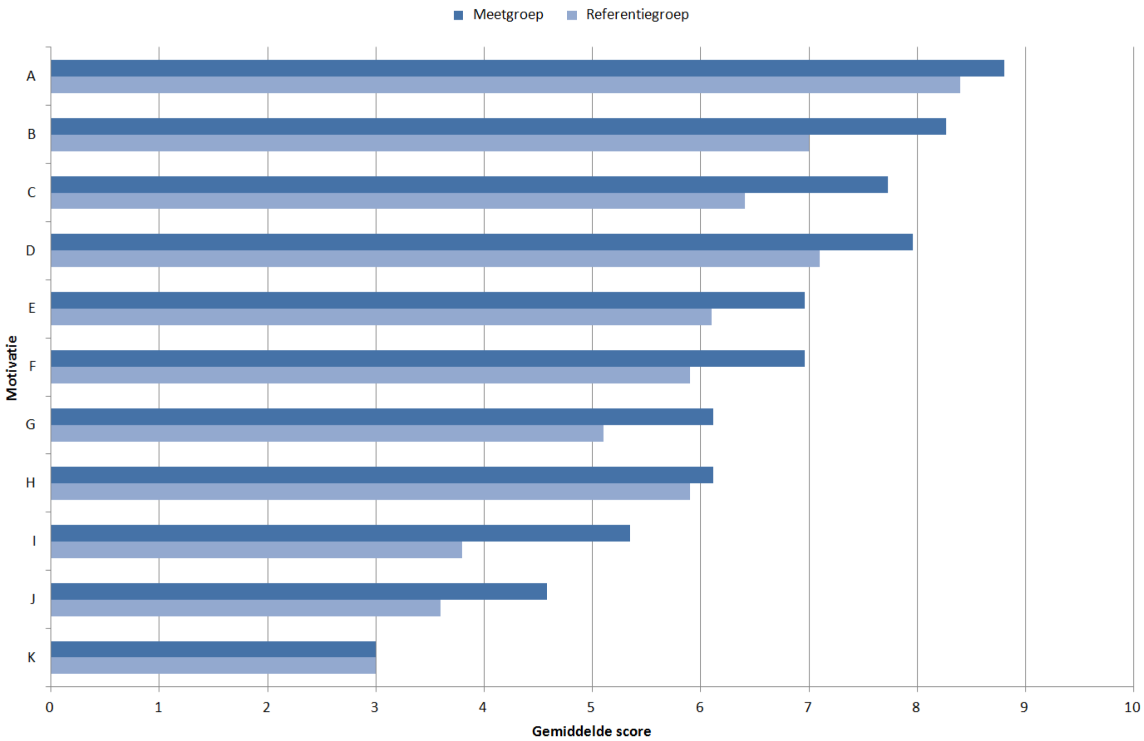
## 2.2 Beroepskeuze

Tijdens het enquêteonderzoek is de buschauffeurs enkele weken na het behalen van het rijbewijs D gevraagd naar hun motivatie om te kiezen voor het beroep van buschauffeur. Van elf mogelijke redenen diende de respondent aan te geven in hoeverre deze voor hem/haar van toepassing is. De in de enquête opgenomen redenen zijn:

A. Een baan als buschauffeur leek me leuk.
B. Het werk als buschauffeur leek me afwisselend.
C. De opleiding tot buschauffeur leek me interessant.
D. Het werk als buschauffeur biedt me de gelegenheid contact te hebben met klanten in de bus.
E. De opleiding tot buschauffeur biedt goede vooruitzichten op een baan.
F. Met het werk als buschauffeur kan ik een bijdrage leveren aan de maatschappij.
G. De opleiding tot buschauffeur leek gemakkelijk te doen.
H. Een baan als buschauffeur betaalt goed.
I. Het werk als buschauffeur biedt me de gelegenheid ervaring in het buitenland op te doen.
J. De mensen om me heen (vrienden, familie) raadden me aan om buschauffeur te worden.
K. Ik wist niet welk beroep ik anders had moeten kiezen.

In figuur 2.1 is de gemiddelde score per motivatie gegeven met onderscheid naar meetgroep (buschauffeurs tot 21 jaar) en referentiegroep (buschauffeurs van 21 t/m 24 jaar). Hoe hoger de score, hoe meer de motivatie van toepassing is.

***Figuur 2.1*** *- Gemiddelde score respondenten enquête op motivatie om voor het beroep buschauffeur te kiezen, variërend op een schaal van 1 tot 10: 1 staat voor 'niet van toepassing' en 10 voor 'zeer van toepassing'*




Uit de figuur blijkt dat de respondenten vooral voor het beroep van buschauffeur hebben gekozen omdat het ze leuk leek. Daarnaast leek een beroep als buschauffeur de respondenten afwisselend: chauffeurs in de meetgroep geven deze motivatie een significant hogere score dan buschauffeurs in de referentiegroep. Ook de motivatie dat het werk als buschauffeur de respondent de gelegenheid biedt contact te hebben met klanten scoort hoog.

De laagste score volgt op de motivatie 'Ik wist niet welk beroep ik anders had moeten kiezen'. De keuze voor het beroep buschauffeur is veelal dus een bewuste keuze. Een aantal andere redenen om voor het beroep van buschauffeur te kiezen, worden door chauffeurs in de meetgroep hoger gescoord dan chauffeurs in de referentiegroep.

Diverse buschauffeurs geven in de interviews en focusgroepen aan dat het omgaan met mensen (visitekaartje van het bedrijf zijn), het buiten zijn, de vrijheid en verantwoordelijkheid die je als buschauffeur hebt, redenen zijn geweest om voor het beroep van buschauffeur te kiezen. Vooral als touringcarchauffeur is er tussen de ritten vaak veel "vrije tijd", met name op trips naar het buitenland.

De chauffeurs blijken allen zeer gemotiveerd voor het vak van bus- en touringcarchauffeur. Verschillende buschauffeurs geven aan dat zij de opleiding buschauffeur hebben gevolgd omdat zij er in opgegroeid zijn en als invalkracht, of in de vorm van bijbaan in het familiebedrijf werken. Dit doen zij naast hun studie. Zij zien het chauffeurswerk veelal als tijdelijke bijbaan. Wanneer zij met hun studie op zak uiteindelijk een baan vindt stoppen zij over het algemeen met het werk als buschauffeur. Het gaat om banen in bijvoorbeeld de verpleging, sociaal advieswerk en binnenvaartschipper: over het algemeen beroepen in de dienstensector. Er komen echter ook meer technische banen voor.

Nadelen van het beroep die de buschauffeurs zelf hebben aangegeven zijn dat er ook in de nachten, weekenden en feestdagen gewerkt moet worden. Als vrijgezel is het goed te doen, als de buschauffeur een gezin wil beginnen haakt een deel al snel af. Binnenlandse trips gaan nog, bij buitenlandse trips komt veel meer kijken. Daarnaast kan de planning kort van te voren veranderen; hierdoor is het moeilijk afspraken te plannen in de privésfeer. Met name bij touringcarchauffeurs wordt flexibiliteit verwacht als het gaat om de roosters. Voor chauffeurs in het openbaar vervoer zijn de roosters op veel langere termijn beschikbaar. Dit geeft meer zekerheid.

Aan de buschauffeurs is ook gevraagd of zij voordat zij besloten de opleiding tot buschauffeur/touringcarchauffeur te gaan volgen ook nog andere beroepen hebben overwogen. Ongeveer 60% heeft een ander beroep overwogen, ongeveer 40% niet. Dit geldt zowel voor de meetgroep als de referentiegroep.

## 2.3 Opleiding

In deze paragraaf wordt als eerste de opleiding tot buschauffeur in het algemeen, bij een ROC en rijschool beschreven. In het enquêteonderzoek is aan de buschauffeur gevraagd welke opleiding zij hebben gevolgd en hoe ze deze opleiding hebben gewaardeerd. Dit wordt in het middendeel van deze paragraaf beschreven. Tot slot volgt een overzicht van het aantal afgegeven rijbewijzen D in de onderzoeksperiode.

### *2.3.1 Opleiding tot buschauffeur in het algemeen*

Europese Richtlijn vakbekwaamheid

Een beroepschauffeur dient behalve over het rijbewijs D en een verklaring van geschiktheid ook te beschikken over een getuigschrift van vakbekwaamheid via een geldige code 95 op het rijbewijs en een geneeskundige verklaring van een arbo-arts. In de Europese Richtlijn vakbekwaamheid worden eisen gesteld aan de aspirant beroepschauffeurs. Daarnaast zijn actieve bus- en vrachtautochauffeurs verplicht nascholing te volgen. De richtlijn is in Nederland in september 2008 ingevoerd voor buschauffeurs en in september 2009 voor vrachtautochauffeurs.

In Nederland is aan de Europese Richtlijn vakbekwaamheid door de divisie CCV van het CBR de volgende invulling gegeven.

Basiskwalificatie

Voor het behalen van de code vakbekwaamheid op het rijbewijs ziet het examentraject er als volgt uit:

- RV1 - Theorie-examen Rijbewijs + Vakbekwaamheid deel 1 (Verkeer & Techniek);
- V2D - Theorie-examen Vakbekwaamheid D deel 2 (Administratie);
- V3D - Theorie-examen Vakbekwaamheid D deel 3 (Administratie);
- D - Praktijkexamen D;
- VPTD4 - Praktische toets D;
- VPBD/VPSD - Toets besloten terrein D of Toets simulator D.

RV1 - Theorie-examen Rijbewijs + Vakbekwaamheid deel 1 (Verkeer & Techniek)

Dit examen toetst de kennis en de toepassing van verkeersregels en de kennis van de technische aspecten en de op de veiligheid gerichte kennis van de voertuigtechniek van vrachtauto en autobus.

[4] De toetsen VPTD en VPBD/VPSD worden afgenomen onder toezicht van CCV door opleiders die hiervoor door CCV gecertificeerd zijn. CCV kan onaangekondigd steekproeven uitvoeren om te kijken of de toets volgens de afspraken verloopt. De divisie CCV is onderdeel van het CBR. De divisie CCV neemt in Nederland vrijwel alle examens af voor beroepschauffeurs, schippers, logistiek medewerkers, ondernemers in het transport. Ook certificeert het CCV wettelijke vereiste opleidingen in het kader van de verplichte nascholing voor beroepschauffeurs en de praktijktoetsen die onderdeel uitmaken van de basiskwalificatie.

V2D - Theorie-examen Vakbekwaamheid D deel 2 en deel 3 (Administratie)
De examens deel 2 en 3 toetsen de kennis van vervoersadministratieve zaken, veiligheidsaspecten, imago van het beroep en de markt van het personenvervoer in de vorm van meerkeuzevragen.

D - Praktijkexamen D
Het examen begint met de voorbereiding en controle van het voertuig en de papieren. Daarna wordt gereden op verschillende wegtypen binnen en buiten de bebouwde kom. Belangrijk onderdeel van het examen zijn de bijzondere verrichtingen, zoals een bocht achteruit rijden en keren door middel van steken.

VPTD - Praktische toets D
Tijdens deze toets, afgenomen door een gecertificeerde opleider, is er vooral aandacht voor:
- beroepshouding;
- reageren op wensen, behoeften en gedragingen van passagiers aan de hand van voorbeelden;
- veilig vervoeren van bagage (verdeling, vastzetten);
- voorkomen van criminaliteit en illegaliteit;
- voorkomen van fysieke risico's;
- invullen van een Europees schadeformulier;
- maatregelen bij noodsituaties.

VPBD/VPSD - Toets besloten terrein D of Toets simulator D
Tijdens de Toets besloten terrein D zal de gecertificeerde opleider de vakbekwaamheid van de kandidaat toetsen op het gebied van voertuigcontrole en manoeuvreren. Als voor de Toets simulator D wordt gekozen in plaats van de Toets op besloten terrein, dan gelden andere aandachtsgebieden. De Toets simulator focust op verkeersdeelname en bijzondere omstandigheden.

Examentraject touringcarchauffeur
Voor een examentraject touringcarchauffeur moeten naast bovengenoemde wettelijk verplichte examens de CCV-diploma's Touringcarvervoer Nationaal en Internationaal worden behaald. Deze diploma's zijn niet wettelijk verplicht, maar vormen wel een verplicht onderdeel van het Keurmerk Touringcarbedrijf.

Nascholing
Beroepschauffeurs zijn verplicht iedere vijf jaar minimaal 35 uur nascholing te volgen. Daarvan moet minimaal 7 uur besteed worden aan een praktijktraining. Als er niet wordt voldaan aan de nascholingsplicht, mag het vak niet meer worden uitgeoefend. De beroepschauffeur kan in overleg met de werkgever zelf kiezen uit een aanbod van cursussen. Voorbeelden van cursussen zijn digitale tachograaf, praktische talenkennis, sociale vaardigheden, bedrijfshulpverlening en het Nieuwe Rijden. Op de website van het CBR is de complete lijst van gecertificeerde theorie- en praktijktrainingen voor nascholing te vinden.

### 2.3.2 Opleiding ROC

De opleiding Chauffeur Personenvervoer bij een ROC kent vier uitstroomdifferentiaties: chauffeur openbaar vervoer, taxichauffeur , touringcarchauffeur en touringcarchauffeur/reisleiders. De opleiding is een BBL-opleiding. Dit betekent dat het theorieonderwijs op school plaatsvindt en dat er daarnaast bij een leerbedrijf wordt gewerkt. De BBL-opleiding volgt niet het klassieke model van 1 dag per week naar school en 4 dagen werken. De theorie en praktijk om het rijbewijs D te halen wordt aan het begin van de opleiding zo snel mogelijk (en vaak met hele weken les) achter elkaar gepland om zo snel mogelijk het rijbewijs D te halen. Zonder dit rijbewijs kan men niet aan de slag als buschauffeur. Voordat iemand de opleiding tot Chauffeur Personenvervoer gaat doen, moet een werkgever een baangarantie geven. De werkgever is ook altijd in de toelatingsprocedure betrokken. Naast de wettelijk verplichte onderdelen (voor de theorielessen vakbekwaamheid en de praktijklessen voor het rijbewijs D wordt een rijschool ingehuurd) zijn er een aantal MBO-modules conform het kwalificatiedossier:

- communicatie;
- levensreddend handelen;
- vervoer van mensen met een functiebeperking;
- Engels;
- rekenen;
- praktijkdag BBL;
- praktijkopdrachten;
- proeve van bekwaamheid.

Voordat iemand wordt toegelaten, vindt er een ‘sollicitatie’/intake bij het erkende leerbedrijf en/of ROC plaats, om er voor te zorgen dat ongemotiveerde en/of onkundige mensen en gelukszoekers al van tevoren afvallen. Het aantal afvallers onder jonge chauffeurs (18-20 jaar) tijdens de opleiding ligt niet hoger of lager dan bij oudere buschauffeurs, aldus de aanwezige ROC’s in de focusgroep.

### 2.3.3 Opleiding rijschool

Om de opleiding bij een rijschool te volgen dient een aspirant-chauffeur een medische keuring te ondergaan. Als intake voor de opleiding neemt de rijschool een psychologische en rijtest af. Ook worden de motivatie en het karakter van de kandidaat in beeld gebracht. Hiermee worden verwachtingen afgestemd en het te doorlopen traject uitgestippeld. Naast de wettelijke gestelde eisen verzorgen de rijscholen een opleiding in communicatieve vaardigheden, criminaliteitspreventie/zelfverdediging, trainingen omgaan met agressie, uitgebreide manoeuvreercursus en talen.

Zowel bij rijscholen als ROC’s wordt ten aanzien van de toelatingseisen geen onderscheid gemaakt tussen jonge buschauffeurs en andere buschauffeurs.

**Zelfde toelatingseisen voor jonge buschauffeurs als voor andere buschauffeurs**

Vanwege de vergrijzing heeft een vervoersmaatschappij in het openbaar vervoer begin 2011 actief jonge kandidaten geworven door een lokale wervingscampagne op te zetten. Er werden advertenties op internet gezet en in eigen bussen opgehangen. Op deze campagne werd door 100 kandidaten gereageerd. Deze kandidaten zijn op ‘speeddate’ geweest waar namens de vervoersmaatschappij een HRM-medewerker en een opleider aanwezig waren. Er werden 30 kandidaten voldoende bevonden om het selectieproces te vervolgen. Op basis van de resultaten op een kleurentest, reactietest en kennis van de Nederlandse taal is de groep kandidaten tot 21 teruggebracht. Van deze 21 kandidaten zijn er door het vervoersbedrijf acht kandidaten uitgenodigd om op sollicitatiegesprek te komen. Deze hebben een rijvaardigheidstest uitgevoerd. Zeven kandidaten toonden onvoldoende risicomijdend gedrag en werden afgewezen. Voor de achtste kandidaat is het opleidingstraject ingezet.

De vervoersmaatschappij heeft veiligheid hoog in het vaandel staan en stelt vanwege de werksituatie van de buschauffeurs in stedelijk gebied zeer hoge toelatingseisen. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen jonge buschauffeurs en andere buschauffeurs. Voor de jonge buschauffeurs golden dus dezelfde toelatingseisen als voor andere buschauffeurs.

*Passage uit interview vervoersbedrijf*

### 2.3.4 Kosten behalen rijbewijs

Het behalen van rijbewijs D kost, afhankelijk van de rijschool en het voor de aspirant-buschauffeur benodigde aantal praktijkuren en (her-) examens, gemiddeld ongeveer tussen de € 4.300,- en € 5.500,-. Dit bedrag is opgebouwd uit ongeveer €1.200,- voor het behalen van de theorie (vakbekwaamheid 1,2 en 3), ongeveer €2.400,- voor de praktijkopleiding, een bedrag van ongeveer €300,- per toets voor het behalen van de praktische toets en de toets besloten terrein en een bedrag van ongeveer €100,- voor een geneeskundige verklaring inclusief medische keuring.

In de praktijk komt het geregeld voor dat het vervoersbedrijf of het uitzendbureau de kosten voor het behalen van rijbewijs D voor de aspirant-buschauffeur (gedeeltelijk) voor haar rekening neemt. Zo komt het bijvoorbeeld voor dat het vervoersbedrijf of het uitzendbureau de ene helft van de kosten betaalt en de andere helft van de kosten voorschiet en die later verrekend op het uurloon in de eerste fase van het beoefenen van het vak van buschauffeur. Indien de kosten verrekend zijn ontvangt de buschauffeur een effectief hoger uurloon.

Een aspirant-buschauffeur kan het rijbewijs D ook via een ROC behalen. Naast de wettelijk verplichte onderdelen (voor de theorielessen vakbekwaamheid en de praktijklessen voor het rijbewijs D wordt een rijschool ingehuurd) zijn er een aantal MBO-modules conform het kwalificatiedossier. De opleiding via het ROC duurt in principe 2 jaar, maar in overleg en afstemming komt het meestal voor dat de opleiding gemiddeld 1 jaar duurt. Aanvullend op het bedrag van gemiddeld ongeveer tussen de €4.300,- en €5.500,- voor het behalen van rijbewijs D liggen de cursusgelden voor MBO niveau 2 op ongeveer €250,- per jaar en voor MBO niveau 3 op ongeveer € 550,- per jaar. De ROC opleiding is een door het Ministerie van Onderwijs wettelijk erkende MBO – 2 – opleiding voor chauffeur openbaar vervoer, taxichauffeur en touringcarchauffeur. Touringcarchauffeur/ reisleider is MBO – 3. Het voordeel van een ROC opleiding voor de buschauffeur is dat deze daarmee een bredere opleiding krijgt dan alleen voor het rijbewijs en vakbekwaamheid, tevens volgt een officieel MBO diploma. De werkgever heeft daarnaast recht op belastingvermindering als tegemoetkoming in de studiekosten, deze regeling is vastgelegd in de Wet vermindering afdracht loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen (WVA). Het subsidiebedrag is € 2.753,- per persoon per jaar bij een fulltime dienstverband. Deze regeling is gestopt per 1 januari 2014. Sindsdien geldt de Subsidieregeling Praktijkleren. Het beschikbare subsidiebudget per onderwijscategorie wordt achteraf evenredig verdeeld over de ingediende aanvragen binnen de onderwijscategorie. Het maximum is € 2.700,- per gerealiseerde praktijk- of werkleerplaats.

### 2.3.5 Verdeling respondenten over verschillende opleidingen

De respondenten van het enquêteonderzoek hebben hun opleiding tot buschauffeur bij verschillende instanties gevolgd. Ruim 60% van de buschauffeurs heeft hun opleiding aan een rijschool genoten. Een kleiner deel heeft hun diploma via het uitzendbureau (15%) of via het ROC (8%) gehaald. Onder buschauffeurs in de meetgroep is het aandeel dat hun opleiding via het ROC heeft gehaald iets hoger: ongeveer 15%. Waarschijnlijk zijn jongere mensen eerder geneigd bij een ROC een opleiding te volgen dan oudere mensen.

### *2.3.6 Kennis en vaardigheden*

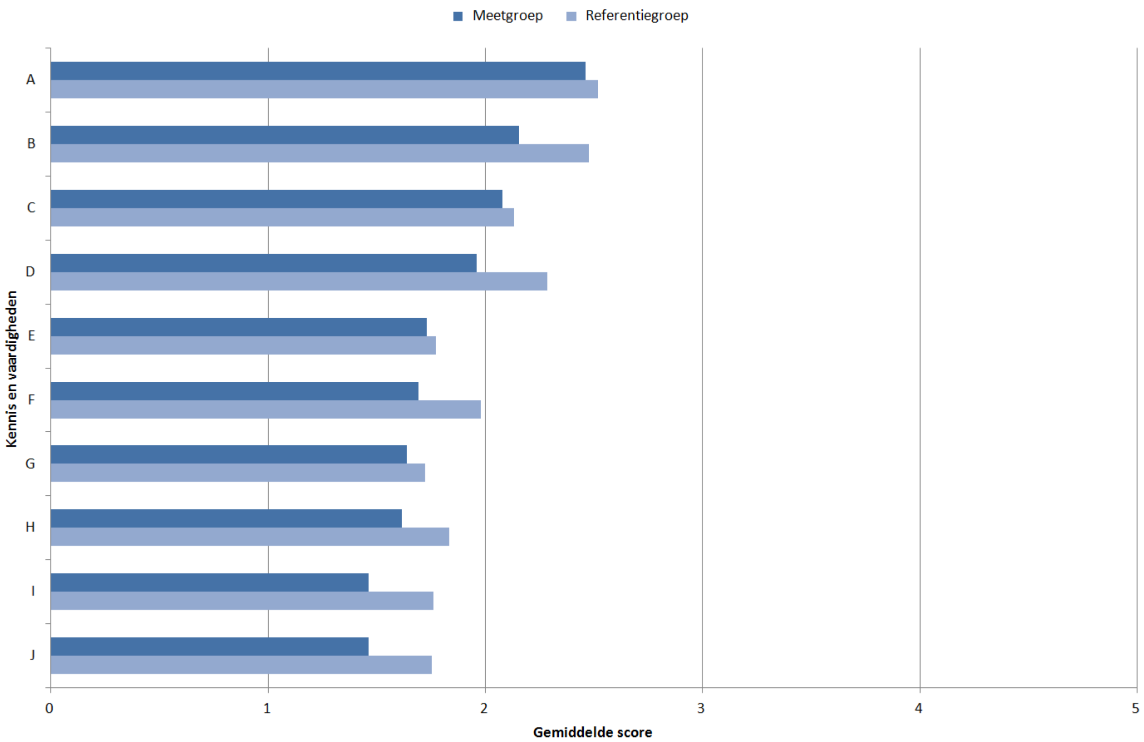
Tijdens de enquête is de respondenten gevraagd naar de kennis en vaardigheden die hen tijdens de opleiding zijn bijgebracht. Gevraagd is hoe moeilijk zij de verschillende onderdelen beoordelen. Daarbij varieert de schaal van 1 tot 5: 1 staat voor 'niet moeilijk' en 5 voor 'zeer moeilijk'.

Onderstaande onderdelen zijn in de enquête opgenomen:

A. technische kennis over het voertuig
B. administratieve handelingen
C. kennis over maatregelen bij noodsituaties
D. bijzondere verrichtingen (zoals in een bocht achteruitrijden of het voertuig keren etc.)
E. het voorkomen van lichamelijke risico's
F. omgaan met wensen, behoeften en gedragingen van passagiers
G. het invullen van een Europees schadeformulier
H. toepassen van de verkeersregels
I. kennis van de verkeersregels
J. veilig vervoer van bagage

In figuur 2.2 is de gemiddelde score voor de moeilijkheidsgraad in de opleiding per onderdeel gegeven met onderscheid naar meetgroep (buschauffeurs tot 21 jaar) en referentiegroep (buschauffeurs van 21 t/m 24 jaar).

***Figuur 2.2*** *- Score respondenten enquête op moeilijkheidsgraad van in de opleiding bijgebrachte kennis en vaardigheden, variërend op een schaal van 1 tot 5: 1 staat voor 'niet moeilijk' en 5 voor 'zeer moeilijk'*




In het algemeen worden alle onderdelen gewaardeerd tussen een score van 1,5 en 2,5. De technische kennis van het voertuig, bijzondere verrichtingen, kennis over maatregelen bij noodsituaties en de administratieve handelingen zijn relatief iets moeilijker terwijl de andere onderdelen net onder het rapportcijfer 2 liggen. De verschillen tussen de meetgroep en de referentiegroep zijn weliswaar gering, maar in de meeste gevallen geeft de meetgroep aan de kennis en vaardigheden iets minder moeilijk te vinden. Dit zou verklaard kunnen worden door mogelijke zelfonderschatting of bravoure. Meer voor de hand liggende verklaring kan zijn dat veel buschauffeurs in de meetgroep al vanaf jongere leeftijd kennis en vaardigheden hebben meegekregen doordat een familielid al werkzaam is als buschauffeur.

### 2.3.7 Verbeterpunten opleiding

Bus- en touringcarchauffeurs
Het merendeel van de buschauffeurs geeft in interviews en focusgroepen aan dat zij de opleiding die zij gevolgd hebben over het algemeen als positief hebben ervaren. Wel zouden zij meer praktijkervaring in de opleiding willen opdoen, met wisselende combinaties (met verschillende typen begeleiders). Daarbij is er een voorkeur om de praktijklessen in hetzelfde materieel en omgeving af te nemen als in de situatie waarin de chauffeur na het behalen van het rijbewijs ook daadwerkelijk werkzaam is. Hiermee wordt direct kennis van het gebied, lijnverkenning en ervaring met de bus opgedaan.

Ook is genoemd dat er in de opleiding aandacht besteed zou kunnen worden aan specifieke situaties zoals incidenten in tunnels en het evacueren van een bus in noodgevallen en de verschillende betaalkaarten en apparatuur. Diverse buschauffeurs geven verder aan dat zij niet of onvoldoende EHBO in hun opleiding hebben gehad. Dit zou beter in de opleiding moeten worden meegenomen en tijdens het uitoefenen van het beroep buschauffeur moeten worden bijgehouden en geoefend.

Daarnaast zou in de opleiding het omgaan met lastige klanten meer aandacht kunnen krijgen omdat de jonge buschauffeurs aangeven dit een moeilijk aspect van hun dagelijks werk te vinden. Diverse buschauffeurs geven aan dat zij in de opleiding niet hebben geleerd kleine reparatiewerkzaamheden uit te voeren, zoals het vervangen van lampen.

Verder zou overwogen kunnen worden om voor touringcarchauffeurs meer wegenkennis en route-informatie in te brengen en daarnaast ook meer toeristische informatie. Op dit moment krijgen ze die informatie in de vorm van tips meestal onderweg als ze collega’s ontmoeten op verzamelplekken of via meer ervaren collega's uit het eigen bedrijf die de betreffende route eerder gereden hebben.

Vervoersbedrijven
Verschillende vervoersbedrijven geven aan dat geografische kennis heel belangrijk is en dat hieraan in de opleiding meer aandacht gegeven kan worden. Daarnaast dienen buschauffeurs in de opleiding beter te leren hoe zij moeten omgaan met agressief gedrag. Ook door diverse vervoersbedrijven is aangegeven dat de opleiding te weinig praktische training bevat.

### 2.3.8 Aantal rijbewijzen D

Door de RDW zijn overzichten geleverd met daarop personen die hun rijbewijs D hebben gehaald naar leeftijd. In tabel 2.3 is het aantal personen per jaar per leeftijdsgroep aangegeven dat vanaf begin 2011 tot peildatum 1 augustus 2015 rijbewijs D haalden.

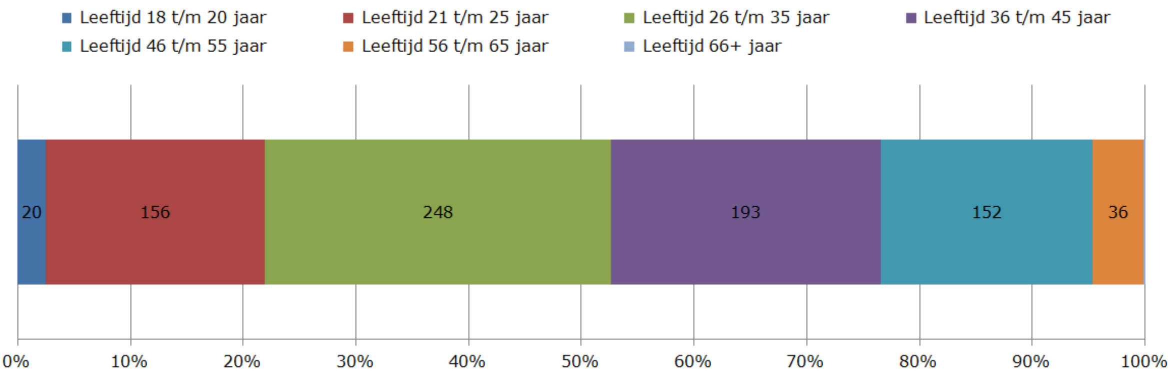
***Tabel 2.3** - Aantal door RDW afgegeven rijbewijzen D per jaar per leeftijdsgroep in de periode januari 2011 t/m juli 2015*

| Leeftijdsgroep | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015* |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 t/m 20 jaar | 17 | 34 | 22 | 8 | 12 |
| 21 t/m 25 jaar | 180 | 156 | 140 | 117 | 124 |
| 26 t/m 35 jaar | 337 | 233 | 242 | 232 | 93 |
| 36 t/m 45 jaar | 290 | 197 | 199 | 153 | 46 |
| 46 t/m 55 jaar | 205 | 158 | 162 | 127 | 45 |
| 56 t/m 65 jaar | 38 | 39 | 30 | 45 | 15 |
| 66+ jaar | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **1.068** | **818** | **797** | **682** | **335** |

** De cijfers voor 2015 zijn gebaseerd op de situatie t/m juli 2015*

In figuur 2.4 is een gemiddeld aantal rijbewijzen D per jaar per leeftijdsgroep berekend over de totale periode en zodanig weergegeven dat de verhouding ten opzichte van het totaal inzichtelijk wordt gemaakt.

***Figuur 2.4 -** Gemiddeld aantal door RWD afgegeven rijbewijzen D per jaar per leeftijdsperiode berekend over de periode januari 2011 t/m juli 2015*




Door het experiment hebben in 4 jaar en 7 maanden tijd, 93 buschauffeurs met een leeftijd onder de 21 jaar hun rijbewijs gehaald. Dit komt neer op gemiddeld ongeveer 20 buschauffeurs per jaar. De groep jonge buschauffeurs die opgaat voor rijbewijs D blijkt klein: de leeftijdsgroep 18 t/m 20 jaar vertegenwoordigt gemiddeld over de afgelopen periode 2,5% van het totaal aantal rijbewijzen D.

Bijna 1 op de 5 rijbewijzen D wordt door een buschauffeur in de leeftijdsgroep 21 t/m 25 jaar behaald. Ruim de helft (55%) van de rijbewijzen D wordt door buschauffeurs met een leeftijd tussen de 26 en 45 jaar behaald, iets minder dan een kwart van de rijbewijzen D door buschauffeurs ouder dan 46 jaar.

Verder blijkt dat het totaal aantal door RDW afgegeven rijbewijzen D de afgelopen jaren elk jaar daalt. In 2011 werden er 1.086 rijbewijzen D behaald, in 2014 lag dat aantal met 682 rijbewijzen D fors lager. Op basis van de zeven maandcijfers kan worden verwacht dat de daling zich in 2015 verder zal doorzetten of dat het aantal rijbewijzen D hoogstens op het niveau van 2014 zal uitkomen, al blijft dit op dit moment een inschatting.

## 2.4 Begeleiding

Begeleiding van deelnemers aan het experiment is verplicht gedurende de eerste 3 maanden na indiensttreding. Aan de inhoud en intensiteit zijn geen eisen gesteld.

De begeleiding kan onder andere bestaan uit een inwerkperiode met een mentor die de chauffeur coacht op aspecten als lijnverkenning, omgaan met de bus, verhelpen van storingen, bedrijfscultuur, bedrijfsprocessen en omgang met passagiers. Bij pendelritten met touringcars zijn veelal twee chauffeurs op de bus aanwezig en bestaat zodoende de mogelijkheid coachende gesprekken te voeren. Bij chauffeurs in het openbaar vervoer wordt veelal een dag meegereden met een andere buschauffeur om lijnverkenning te doen, en is minder sprake van coaching. Daarna volgt over het algemeen een dag waarin de beginnende buschauffeur achter het stuur zit en de begeleidende buschauffeur in de bus aanwezig is en meekijkt.

De mate waarin buschauffeurs ook daadwerkelijk worden begeleid verschilt sterk. Zo zijn er in de interviews en focusgroepen gevallen voorgekomen van zeer summiere begeleiding ‘hier heb je de sleutel, succes!’ tot aan een zeer intensief begeleidingstraject.

**Voorbeeld zeer intensief begeleidingstraject**

De jonge buschauffeur rijdt na de opleiding een tweetal dagen met een rijinstructeur. Hieruit komen aandacht- en actiepunten waarmee naar de mentor wordt gegaan. Aan deze aandacht- en actiepunten wordt dan blijvend aandacht besteed in de begeleidingsfase maar ook wanneer deze is afgerond wordt daar in collegiale gesprekken op teruggekomen. Bij het meerijden zit de mentor in de eerste fase voorin naast de jonge buschauffeur om tijdens en achteraf bepaalde keuzes en rijgedrag met elkaar door te nemen. Na verloop van tijd neemt de begeleider achterin de bus plaats om zo de jonge buschauffeur het gevoel te geven dat deze nu ook daadwerkelijk zelf voor de klus staat. Indien nodig kan de begeleider ingrijpen. De buschauffeurs geven aan dat deze fase tussen begeleid rijden en zelfstandig rijden goed is voor hun zelfvertrouwen en dat ze zo’n geleidelijke overgang sterk waarderen. Verder geven zij aan dat gezelligheid, je op je gemak voelen, geduld en onderling begrip belangrijk zijn voor een succesvol begeleidingstraject. In de eerste week rijdt de jonge buschauffeur nog niet op tijd, in de 2e week op globaal niveau en in de derde week strikt volgens de klok. Hierdoor wordt de druk langzaam opgebouwd. Na afloop van de begeleidingsperiode vindt er  overleg plaats of er noodzaak bestaat tot verlenging van deze periode. De begeleiders menen dat een jonge buschauffeur te vroeg loslaten kan leiden tot een gebrek aan zelfvertrouwen bij de jonge buschauffeur. Na een bepaalde periode merkt een begeleider aan het gedrag van de jonge buschauffeur of deze zelfstandig diensten kan draaien. Enkele weken na het aflopen van de begeleidingsperiode rijdt de jonge buschauffeur weer een dag mee met de begeleider om ervaringen uit te wisselen en vragen te kunnen stellen.

*Passage uit interview vervoersbedrijf*

Een ander voorbeeld van begeleiding is het samen met andere chauffeurs (bijvoorbeeld een serie van 5-6 bussen) naar een bestemming rijden en zien hoe andere chauffeurs het vak uitoefenen. Ook het houden van interne bijeenkomsten met een groep chauffeurs komt voor. Hierin kunnen ervaringen worden uitgewisseld.

In het enquêteonderzoek is gevraagd of de buschauffeurs bij hun werk begeleid zijn. Van de respondenten heeft bijna de helft een vaste of verschillende begeleiders gehad.
De respondenten die hebben aangegeven dat ze begeleid werden, konden aangeven op welke manier ze begeleid zijn. Hierbij konden meerdere antwoorden worden gegeven.

***Tabel 2.5 -** Score respondenten enquête op welke manier de begeleiding heeft plaatsgevonden (op basis van respondenten die aangegeven hebben begeleid te worden)*

| Begeleidingstype | Meetgroep | | | Referentiegroep | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bus in OV | Touring-Car | Totaal | Bus in OV | Touring-car | Totaal |
| Begeleider die meerijdt op bus | 100% | 63% | 70% | 86% | 23% | 72% |
| Coach toegewezen | 0% | 0% | 0% | 14% | 8% | 12% |
| Extra training in de bus | 0% | 25% | 20% | 16% | 15% | 16% |
| Extra training theoretisch kennis | 0% | 0% | 0% | 11% | 23% | 14% |
| Psychologische test | 0% | 0% | 0% | 7% | 0% | 5% |
| Terugkoppeling baas/chef | 0% | 63% | 50% | 25% | 62% | 33% |
| Terugkoppeling senior collega | 0% | 50% | 40% | 20% | 54% | 28% |

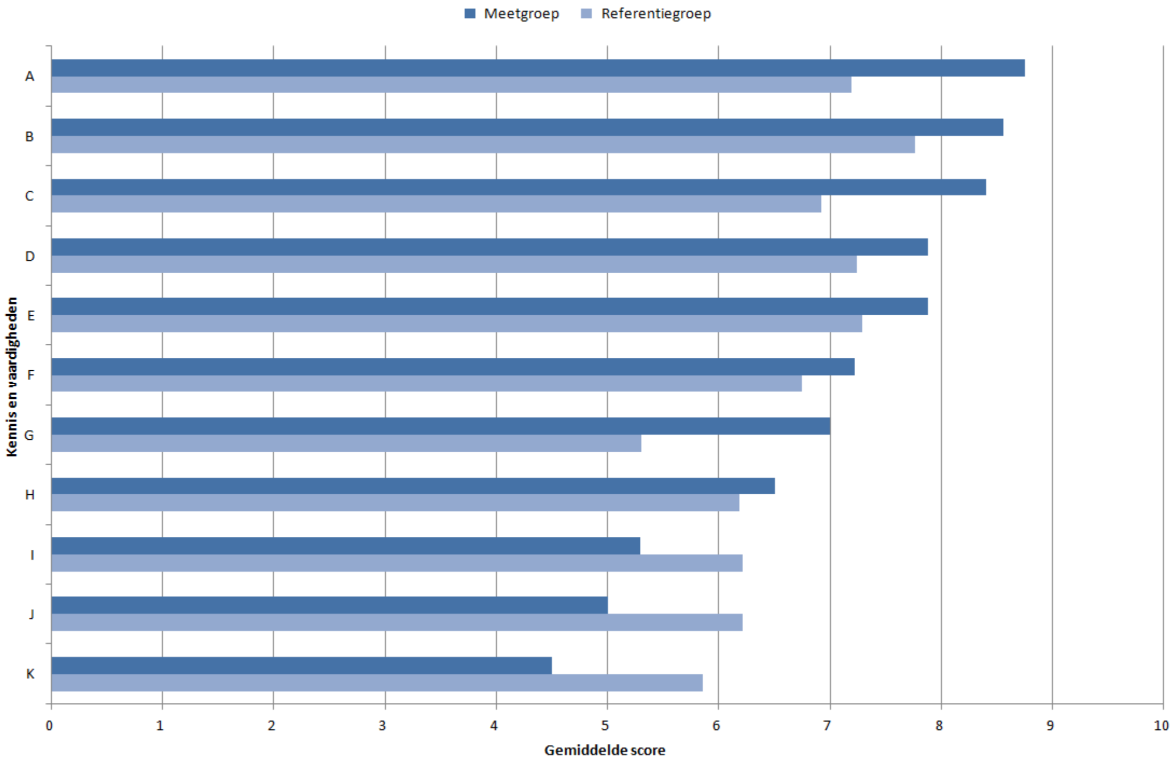
De meeste buschauffeurs in de meetgroep rijden in touringcars, zodoende komt er in de categorie ‘Bus in OV’ veel 0% voor.

Aan de deelnemers die begeleid worden is gevraagd hoe nuttig men de begeleiding per onderdeel heeft gevonden. Hierbij zijn de volgende onderdelen voorgelegd:

A. omgaan met wensen, behoeften en gedragingen van passagiers
B. kennis over gewoonten en procedures in het bedrijf
C. administratieve handelingen
D. kennis over maatregelen bij noodsituaties
E. kennismaking, omgang met andere collega's
F. technische kennis over het voertuig
G. veilig vervoer van bagage
H. het voorkomen van lichamelijke risico's
I. toepassen van de verkeersregels
J. het invullen van een Europees schadeformulier
K. kennis van de verkeersregels

In figuur 2.6 zijn de gemiddelde waarden van het nut weergegeven.

***Figuur 2.6 -*** *Score respondenten enquête op nut van begeleiding op verschillende onderdelen, variërend op een schaal van 1 tot 10: 1 staat voor 'niet nuttig' en 10 voor 'zeer nuttig'*




De buschauffeurs in de meetgroep geven vooral aan de begeleiding nuttig te hebben gevonden op de onderdelen adequaat reageren op wensen, behoeften en gedragingen van passagiers, kennis over gewoontes en procedures in het bedrijf en administratieve handelingen. Begeleiding op deze onderwerpen vinden buschauffeurs in de referentiegroep significant minder nuttig.

Aan de deelnemers die hebben geantwoord dat ze begeleid worden is verder gevraagd bij welke onderdelen men graag meer uren of betere kwaliteit begeleiding had willen hebben. Een kleine 30% van de deelnemers in de referentiegroep had meer uren begeleiding willen hebben bij technische problemen met het voertuig, circa 16% geeft aan een betere kwaliteit gewild te hebben op dit onderwerp. Verder wil 13% van de deelnemers in de referentiegroep meer uren begeleiding op het onderwerp interactie met passagiers. Bij de overige onderwerpen (administratieve handelingen, omgang met andere collega's en interactie met ander verkeer) geeft minder dan 10% aan meer of betere kwaliteit in de begeleiding gewild te hebben.

Opleidingsinstituten en vervoersbedrijven kunnen overwegen hun opleiding en begeleiding zo nodig aan te passen op basis van de uitkomsten van het enquêteonderzoek.

## 2.5 Kwaliteit en prestatie buschauffeurs

Vragend naar de reacties van passagiers als zij een jonge buschauffeur achter het stuur zien zitten geven de jonge buschauffeurs aan dat het aan het begin soms moeite kost de passagiers te overtuigen. De twijfels verdwijnen echter snel tijdens en na de rit. Er volgen dan veelal complimenten voor de jonge buschauffeur. De jonge buschauffeurs menen dat zij jong, enthousiast en spontaan zijn en dat reizigers hier positief op reageren. Zij merken bij de oudere buschauffeurs veelal enig chagrijn, dit is volgens hen niet goed voor het vak.

Ten aanzien van het dagelijks werk vinden de jonge buschauffeurs het omgaan met lastige klanten het moeilijkst, bijvoorbeeld met niet betalende klanten of wanneer er agressie in het spel is. In het enquêteonderzoek is aan de buschauffeurs gevraagd of hun begeleider wel eens moest helpen omdat de buschauffeur zelf niet meer wist wat hij/zij moest doen. Bij 20% van de buschauffeurs was dit het geval, allen chauffeurs in de referentiegroep. Deze situaties deden zich met name voor bij interactie met passagiers, interactie met ander verkeer en besturing van het voertuig. In enkele gevallen betrof het administratieve handelingen en lijnkennis.

**Gemotiveerde jonge buschauffeurs**

Bij een in het onderzoek betrokken vervoersbedrijf is in mei 2011 intern op managementniveau besloten jonge buschauffeurs te gaan werven. Op basis van reeds goede samenwerking in het verleden is samen met het ROC in de periode voor de zomer van 2011 een wervingscampagne opgezet. Dit is de periode dat scholieren studiekeuzes moeten maken. Op de open dag van het ROC is aandacht besteed aan de opleiding en op de websites van het ROC en het vervoersbedrijf is een advertentie geplaatst. In kranten werden geen advertenties gezet omdat hiermee de doelgroep niet of nauwelijks wordt bereikt. Omdat de jonge doelgroep met name zelf gebruik maakt van het openbaar vervoer, is adverteren in de eigen bussen van het vervoersbedrijf zelf het meest doelgericht. Op de in bussen aanwezige tv-schermen werden de advertenties getoond en er werden A5-posters in de bussen opgehangen.

Twaalf jonge kandidaten hebben gereageerd op de wervingscampagne. In een intakegesprek bij het ROC is een eerste selectie gemaakt op basis van motivatie en verantwoordelijkheidsgevoel. Op basis van deze selectie zijn vijf kandidaten afgewezen en zeven kandidaten overgebleven. De vervoersmaatschappij heeft er vervolgens vier kandidaten uit geselecteerd. Deze vier kandidaten zijn in opleiding bij het ROC gegaan. De kandidaten zijn gemotiveerd. Ze willen het vak van buschauffeur graag doen en vanuit deze interesse pakken zij zaken sneller op, aldus het vervoersbedrijf. De vier jonge kandidaten hebben de opleiding voltooid en zijn in dienst getreden bij de vervoersmaatschappij. Zij worden door vier aparte mentoren gecoacht.

*Passage uit interview vervoersbedrijf*

De begeleiders van de buschauffeurs in de meetgroep ervaren op sociale vaardigheden/interactie met passagiers een verschil tussen chauffeurs. Dit is deels afhankelijk van leeftijd maar vooral van het type mens en karakter. Bij een vervoersmaatschappij is ook een aantal zij-instromers begonnen (voorheen werkzaam als bijvoorbeeld postbode). Deze chauffeurs zijn over het algemeen ouder en rustiger. Jongere buschauffeurs zijn wat behendiger in het verkeer. Tevens geldt dat jongere buschauffeurs die worden aangenomen ook personen zijn die echt buschauffeur willen worden en er om die reden ook echt voor willen gaan en “bijgestuurd” kunnen worden.

In vergelijking met jonge buschauffeurs zijn oudere buschauffeurs over het algemeen chauffeurs met meer levenservaring, uitstraling en ‘vaderlijk of moederlijk instinct’. De begeleiders van de buschauffeurs geven aan dat passagiers zich in het algemeen bij oudere buschauffeurs meer op hun gemak voelen en dat de communicatie beter geschiedt. Uit dit onderzoek blijkt dat naast de oudere buschauffeurs ook de geselecteerde jonge buschauffeurs beschikken over een goed verantwoordelijkheidsgevoel.

De vervoersbedrijven die deelnamen aan de focusgroepen en interviews staan positief tegenover het experiment. Zij menen dat door het experiment jonge gemotiveerde chauffeurs in de sector kunnen worden aangetrokken waarmee een langdurige band kan worden opgebouwd. Verder geven zij aan dat jonge chauffeurs die zich aanmelden, chauffeurs zijn die het vak echt

graag willen uitoefenen. Gemotiveerde jonge buschauffeurs zijn gunstig voor het bedrijf, voor de chauffeurs zelf en voor de status van het beroep. De ‘zuurgraad’ van jonge chauffeurs is vaak een stuk lager dan die van oudere buschauffeurs, aldus de geïnterviewde bedrijven, de jongeren hebben een frisse(re) kijk op het werk. Het experiment draagt bij aan het verbeteren van het imago (het algemene beeld van een buschauffeur is een mannelijk persoon op leeftijd met een enigszins gezet figuur en wat knorrig zittend achter een groot stuur).

Er wordt echter wel erkend dat jongeren zich meer moeten bewijzen doordat zij minder levenservaring dan oudere chauffeurs hebben. Vervoersbedrijven zien met name voordelen doordat men denkt dat jongeren beter kneedbaar zijn, sneller dingen aannemen en gemotiveerd zijn. Men verwacht dat door de leeftijdsgrensverlaging een grotere kweekvijver ontstaat waaruit uiteindelijk betere chauffeurs kunnen worden geselecteerd.

## 2.6 Beroepsbekendheid

Het experiment is volgens vervoersbedrijven en chauffeurs landelijk te weinig bekend. De bekendheid zou volgens hen vergroot kunnen worden met reclame, bijvoorbeeld via Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Het vak van buschauffeur wordt over het algemeen niet gezien als een vak dat je kunt kiezen, dit komt mede doordat het beroep niet als beroepskeuzemogelijkheid in de voorlichting wordt gepresenteerd. En daar moet het nu juist beginnen. Het zou goed zijn als de aandacht voor het vak van buschauffeur samen opging met andere, vergelijkbare dienstverlenende beroepen, zoals ambulance- en politiewerk.

Om meer jonge buschauffeurs te werven dient het imago van het beroep buschauffeur verder te worden verbeterd. Hierbij kan worden gedacht aan een beter gebruik van communicatiemiddelen die aansluiten bij de belevingswereld van de jongeren. De algemene perceptie lijkt te zijn dat een buschauffeur onregelmatige diensten heeft. De tendens is dat jongeren meer waarde hechten aan het doorbrengen van vrije tijd met naasten. Als de algemene opinie is dat een buschauffeur onregelmatige diensten heeft, is het daardoor minder aantrekkelijk om deze beroepskeuze te maken. Bij touringcarchauffeurs is de opinie van onregelmatige diensten terecht. Daarbij kan het voorkomen dat je als chauffeur moet werken als anderen vrij zijn (vergelijkbaar met werken in de horeca). Bij buschauffeurs in het OV geldt het werken in onregelmatige diensten echter veel minder. Het imagoprobleem zou onder andere kunnen worden verminderd door meer bekendheid over de regelmatige diensten te verstrekken.

## 2.7 Overige punten ten aanzien van experiment

Een eis om deel te nemen aan het experiment leeftijdsgrensverlaging is dat enkel ritten in Nederland met een maximale ritlengte van 50 kilometer mogen worden gereden. Vervoersbedrijven menen dat er hierdoor slechts een klein aantal ‘ritjes om de kerk’ gereden kunnen worden. Hierdoor is de jonge touringcarbuschauffeur een groot deel van zijn tijd met andere zaken op kantoor bezig en kan hij nauwelijks ervaring opdoen. Vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering draagt dit niet bij aan de inzetbaarheid van de buschauffeur. Voor de buschauffeurs zelf neemt de aantrekkelijkheid van het beroep buschauffeur af.

Vervoersbedrijven geven verder aan dat de huidige landsgrensbeperking een lastig punt is, voor zowel chauffeur als bedrijf. Jonge chauffeurs mogen niet ‘op het buitenland rijden’, terwijl ze dat in veel gevallen uitstekend kunnen. Niet elke rit naar het buitenland is vergelijkbaar, zo zijn een dagrit naar België en een weekreis naar Spanje aanzienlijk verschillend. De landgrensbeperking beperkt de inzetbaarheid en ontwikkelingskansen juist voor jonge chauffeurs. Inzet van juist jonge chauffeurs als tweede chauffeur met een oudere buschauffeur op ritten naar het buitenland is leerzaam, veiliger en beter te plannen dan nu. De jonge chauffeur leert dan ook alvast omgaan met internationale reisdocumenten, andere logistieke aspecten, kilometerregistraties, e.d.

Verder is aangegeven dat het rijbewijs voor aanhangers (E bij D) pas kan worden gehaald op de leeftijd van 21 jaar. De buschauffeurs vinden dit een lacune in het experiment. De buschauffeurs geven namelijk aan dat het de laatste tijd vaker voorkomt dat er touringcars met aanhangers rijden (bijvoorbeeld bij schoolkampen). De buschauffeurs zien dan ook graag dat ook het rijbewijs voor aanhanger op jongere leeftijd gehaald kan worden.

## 2.8 Arbeidsmarktverwachting

In deze paragraaf wordt de marktsituatie in de afgelopen jaren geschetst. Ook is de invloed beschreven die deze marktsituatie op het experiment verlaging leeftijdsgrens bus- en touringcarchauffeurs heeft gehad en wordt geschetst hoe de arbeidsmarkt zich de komende jaren kan ontwikkelen.

### *2.8.1 Schets marktsituatie afgelopen jaren*

In de rapportage ´Arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie Transport & Logistiek 2014/2105´ van het Sectorinstituut Transport en Logistiek wordt het onderwijs- en werkveld geïnformeerd over perspectieven op de arbeidsmarkt voor gediplomeerde schoolverlaters en de perspectieven op de markt. De belangrijkste conclusie van dit onderzoek is dat de economische crisis er toe heeft geleid dat bedrijven terughoudender zijn in het aannemen van personeel.

Ook uit de focusgroepen en interviews met de vervoersbedrijven blijkt dat veel vervoersbedrijven de afgelopen jaren weinig nieuwe chauffeurs hebben aangenomen. Dit heeft vaak te maken met de marktvraag en bezuinigingen, waardoor er op dit moment minder nieuwe chauffeurs nodig zijn.

Touringcarvervoer

Het touringcarvervoer heeft de recessie de afgelopen jaren met name gevoeld in het aanbod van werk. De laatste jaren was er vooral minder vraag naar kortere reisjes doordat de oudere generaties steeds vaker met eigen vervoer op vakantie gaan en ook door concurrentie uit landen binnen de EU waar de salarissen lager liggen. Hierdoor is er ook in de zomerperiode veelal overcapaciteit van touringcars. Touringcarbedrijven in de Randstad hebben in de regel minder problemen om werk binnen te halen dan vervoersbedrijven in de noordelijke en zuidelijke provincies. De touringcarsector is mede afhankelijk van de prijsfluctuaties van andere reisaanbieders zoals de luchtvaart. Daarnaast wordt de markt gekenmerkt door een sterke seizoenscomponent, hierdoor hebben bedrijven een grote fluctuatie in werkaanbod tussen zomer en winter.

In de rapportage ´Kerncijfers van het Nederlandse touringcarvervoer´ van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) wordt inzicht verschaft in het aantal touringcarchauffeurs in Nederland naar type dienstverband per jaar in de periode 2008 t/m 2015.

***Tabel 2.7 -*** *Aantal touringcarchauffeurs in Nederland naar type dienstverband per jaar in de periode 2008 t/m 2015 (KNV, Stichting FSO)*

| Type dienstverband | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fulltime onbepaalde tijd | 1.854 | 1.722 | 1.687 | 1.560 | 1.433 | 1.344 | 1.277 | 1.265 |
| Fulltime bepaalde tijd | 790 | 759 | 737 | 693 | 655 | 635 | 623 | 612 |
| Parttime onbepaalde tijd | 831 | 748 | 635 | 594 | 545 | 502 | 346 | 362 |
| Parttime bepaalde tijd | 676 | 642 | 589 | 484 | 446 | 386 | 446 | 483 |
| Oproepkrachten | 3.288 | 3.413 | 3.497 | 3.460 | 3.358 | 3.447 | 3.198 | 3.124 |
| Eigenaar | 352 | 357 | 347 | 331 | 316 | 297 | 284 | 272 |
| Zzp'er | 37 | 37 | 22 | 15 | 11 | 7 | 7 | 7 |
| Uitzendkracht | 171 | 126 | 231 | 287 | 234 | 234 | 263 | 295 |
| **Totaal** | **7.999** | **7.804** | **7.745** | **7.424** | **7.198** | **6.852** | **6.444** | **6.420** |

** De cijfers voor 2015 zijn gebaseerd op de situatie t/m mei 2015*

Uit tabel 2.7 blijkt onder meer dat het totaal aantal touringcarchauffeurs in de periode 2008 t/m 2015 elk jaar daalt: van circa 8.000 chauffeurs in 2008 naar circa 6.400 chauffeurs in 2015, een daling van circa 1.600 chauffeurs. Een groot deel van deze daling wordt vertegenwoordigd door de afname van chauffeurs met een dienstverband onbepaalde tijd (zowel fulltime als parttime).

Ook de afname van chauffeurs met een dienstverband met bepaalde tijd (zowel fulltime als parttime) draagt bij. Het aantal oproepkrachten is over de jaren gezien redelijk stabiel. In de

laatste jaren geldt dat ongeveer de helft van alle touringcarchauffeurs als oproepkracht fungeert, in 2008 was dat nog 40% van het totaal.
Onderscheid makend naar leeftijdsgroep valt op dat de verdeling naar type dienstverband in de leeftijdsgroepen 21-35 jaar, 36-50 jaar en 51-64 jaar min of meer een gelijk beeld vertonen. Het aantal chauffeurs die als oproepkracht fungeert liggen voor deze leeftijdsgroepen tussen de 30 en 40%. In de leeftijdscategorie 65+ fungeert maar liefst 80% van de chauffeurs als oproepkracht.

Medio 2015 geldt dat bijna 70% van de touringcarchauffeurs ouder dan 50 jaar is (ongeveer 40% van de chauffeurs valt in de leeftijdsgroep 51-64 jaar en ongeveer 30% van de chauffeurs valt in de leeftijdsgroep 65+). Van de overige 30% van de chauffeurs vallen de meeste in de leeftijdsgroep 36-50 jaar (22%), ‘slechts’ 8% van de chauffeurs is 35 jaar of jonger. De leeftijdsgroep 65+ vertegenwoordigt in 2015 29% van het totaal aantal touringcarchauffeurs in Nederland, in 2012 lag dit nog op 24%.

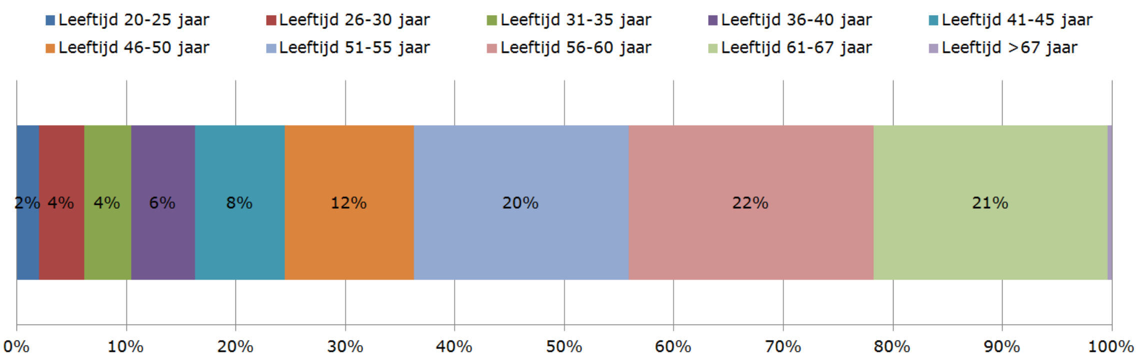
<u>Openbaar vervoer</u>
Het openbaar vervoer wordt in Nederland in de Wet Personenvervoer 2000 geregeld door middel van concessies. Het principe van een concessie is dat een openbaarvervoerbedrijf voor een vaste periode het alleenrecht heeft om het openbaar vervoer in een regio te exploiteren. Door middel van een Programma van Eisen wordt door de openbaarvervoerautoriteit, meestal een vervoersregio, een grote stad of provincie, aangegeven onder welke voorwaarden en kwaliteitsniveau het OV-bedrijf mag opereren. De lijnen en de frequenties zijn aan het begin van de periode vast. De OV-autoriteit kan gedurende de looptijd de dienstregeling aanpassen. Naast de dienstregeling worden ook eisen opgenomen over de lijnen, kleurstelling van de bus, de reisinformatie, klachtenafhandeling, en ook over het materieel en het personeel. Deze laatste groep eisen heeft ook invloed op het experiment voor de leeftijdgrensverlaging. Bij aanvang van de concessie moet het OV-bedrijf het materieel en het personeel overnemen, inclusief de arbeidsvoorwaarden. Dit laatste is voor de toekomstige concessies niet zeker, de wettelijke verplichting voor overname personeel zoals vastgesteld in de Wet personenvervoer was vooral bedoeld om ongewenste gevolgen in de beginperiode van de concessies te voorkomen. De eisen voor het personeel en het materieel hebben tot gevolg dat het voor een OV-bedrijf aan het einde van de looptijd niet interessant is hier veel in te investeren. Kosten die men kwijt is worden bij het verliezen van de concessie niet volledig terugverdiend. Aan het einde van de looptijd wordt daarom gebruik gemaakt van ingehuurd materieel en personeel (toename flexibele schil). Lijnen kunnen bijvoorbeeld door taxibusjes of door middel van een ander ingehuurd besloten vervoermaterieel worden opgevangen. Het investeren in nieuwe chauffeurs kost een OV-bedrijf forse investeringen. Een investering die wel in een lange periode wordt terugverdiend, maar niet als de concessie ten einde loopt. Vanuit diverse vervoersbedrijven zijn signalen ontvangen dat de aflopende concessies invloed op de instroom van nieuwe (jonge) buschauffeurs hebben waarmee rekening gehouden moet worden bij de interpretatie van de effecten op de arbeidsmarkt.

Door de onzekere toekomst voor vervoersbedrijven wordt het werkveld steeds meer gekenmerkt door het inzetten van oproepkrachten (op basis van 0-urencontracten) en ouder personeel. Nieuw personeel wordt geregeld via zijinstroom verkregen. Hierdoor nemen de kansen voor jonge buschauffeurs af. Oudere chauffeurs (60+) willen graag zo lang mogelijk (parttime: veelal enkele uren per week) doorwerken. Voor vervoersbedrijven is deze groep chauffeurs ook interessant omdat zij flexibeler en goedkoper zijn dan chauffeurs in de middengroep: de leeftijdscategorie 40-60 jaar. Voor de buschauffeurs in de middengroep is het veelal de enige baan. Toch zijn er ook buschauffeurs in deze middengroep die het chauffeursvak als bijbaan uitvoeren, naast hun reguliere werk (veelal in andere sectoren) wanneer hier inkomstenterugval optreedt. Voor vervoersbedrijven is deze leeftijdscategorie (relatief) te duur om vast in dienst te nemen. Daarom wordt er veelal met tijdelijke contracten gewerkt.

Onder de groep jonge buschauffeurs zitten geregeld studenten van HBO of universitaire opleidingen die in de avonden en/of weekenden en soms overdag op werkdagen actief zijn als buschauffeur. Zij zien dit veelal als tijdelijke bijbaan. Wanneer ze met hun studie op zak uiteindelijk een baan vinden, stoppen zij veelal met het werk als buschauffeur. Studenten zijn bij bedrijven in het openbaar ververvoer gewild, dit omdat een student zich vaak voor een periode van zo’n 4

à 5 jaar in deeltijd aan een vervoerder verbindt. Studenten zijn flexibel inzetbaar personeel bijvoorbeeld bij pieken in de vervoersvraag of bij ziekte en opvang van verlof van eigen personeel. Op basis van ontvangen gegevens van bij de Vereniging Werkgevers Openbaar Vervoer aangesloten vervoersbedrijven in het streekvervoer ten aanzien van aantallen buschauffeurs die medio 2015 in dienst waren, wordt het totaal aantal buschauffeurs medio 2015 werkzaam in het streekvervoer op ongeveer 12.500 geschat. Verder illustreert Figuur 2.8 op basis van deze gegevens een indicatieve leeftijdsopbouw van buschauffeurs in het streekvervoer voor heel Nederland.

***Figuur 2.8*** *- Indicatieve leeftijdsopbouw van buschauffeurs in het OV, medio 2015*




Medio 2015 geldt dat ongeveer 25% van de buschauffeurs in het OV 45 jaar of jonger is en ongeveer 30% een leeftijd heeft tussen de 46 en 55 jaar. Bijna 45% van de buschauffeurs in het OV is ouder dan 55 jaar waarvan ongeveer de helft ouder is dan 60 jaar.

Op basis van interviews en jaarverslagen wordt geschat dat er totaal ongeveer 2.500 buschauffeurs in het stadsvervoer in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam werkzaam zijn. Ongeveer 40% van deze buschauffeurs is 55 jaar of ouder. Dit aandeel ligt in lijn met die van buschauffeurs in het streekvervoer (figuur 2.8).

*Uitzendbureaus*
Uitzendbureaus leiden ook buschauffeurs op, nagenoeg alleen voor vervoersbedrijven in de OV-sector en niet of nauwelijks voor de touringcarsector. Zij richten zich hierbij op kandidaten vanaf 21 jaar omdat uitzendbureaus niet in de gelegenheid zijn gesteld deel te nemen aan het experiment. Uitzendbureaus werken veelal samen met een opleidingsinstituut of hebben een eigen rijopleiding, waarbij het uitzendbureau verantwoordelijk is voor de selectie van de buschauffeurs, een psychologische test en een medische keuring. De kandidaten nemen daarna deel aan een rijtest bij het opleidingsinstituut. Uitzendbureaus geven aan dat gemiddeld zeker de helft van de kandidaten afvalt op basis van de psychologische test, rijtest, verwachtingen rondom werktijden en benodigde flexibiliteit. De selectieratio (het percentage kandidaten dat wordt toegelaten) is relatief laag omdat uitzendbureaus van mening zijn dat een strenge selectie aan de poort het uiteindelijke rendement verhoogt. Uitzendbureaus geven verder aan dat de selectieratio bij jongere kandidaten lager ligt dan de gemiddelde selectieratio.

De chauffeursopleiding bij uitzendbureaus duurt ongeveer 2,5 tot 4,5 maanden. Daarvan zitten de cursisten zo'n 12 dagen fulltime in de klas. De rest van de opleiding bestaat uit het praktijkgedeelte. Uitzendbureaus kunnen in samenwerking met een opleidingsinstituut vaak in een korte periode (zo'n drie maanden) relatief veel (dertig tot veertig) buschauffeurs klaarstomen om ingezet te worden in het OV.

Van vier uitzendbureaus (zover op dit moment bekend de vier grootste uitzendbureaus die buschauffeurs opleiden) zijn gegevens ten aanzien van opgeleide buschauffeurs in de afgelopen jaren ontvangen. Op basis van deze gegevens wordt geschat dat de uitzendbureaus gezamenlijk gemiddeld 250 buschauffeurs per jaar opleiden. Deze buschauffeurs krijgen over het algemeen allemaal een baan, enkele uitzonderingen daargelaten. Door het aantal van gemiddeld 250 buschauffeurs dat door de uitzendbureaus wordt opgeleid, te relateren aan het aantal van

ongeveer 800 buschauffeurs die gemiddeld hun rijbewijs D per jaar behalen, wordt tot de inschatting gekomen dat de uitzendbureaus ongeveer 30% van het totaal aantal buschauffeurs dat wordt opgeleid, voor hun rekening nemen. Doordat er niet bekend is hoe het aantal van ongeveer 800 buschauffeurs dat hun rijbewijs D behaald, zich verdeelt over de OV-sector en de touringcarsector is het niet mogelijk een inschatting van het aandeel te maken voor alleen de OV-sector, deze ligt naar verwachting wel hoger dan 30%.

De uitzendbureaus richten zich met name op jonge buschauffeurs. Van de door uitzendbureaus opgeleide buschauffeurs is bijna 40% 27 jaar of jonger, ook de leeftijdscategorie van 27 jaar t/m 35 is sterk vertegenwoordigd. Het aandeel van buschauffeurs boven de 35 jaar is aanzienlijk minder.

### *2.8.2 Invloed marktsituatie op experiment*

De opleiding tot buschauffeur is niet goedkoop. Een aspirant-chauffeur begint daardoor vermoedelijk pas een beroepsopleiding tot buschauffeur indien een baangarantie door een vervoersmaatschappij wordt gegeven. Vanwege de huidige marktsituatie worden er nauwelijks baangaranties gegeven. Door de bezuinigingen worden er over het algemeen niet of nauwelijks chauffeurs aangenomen, en dus ook niet of nauwelijks jonge chauffeurs.

Als er zich al (op zeer beperkte schaal) formatieruimte voordoet, wordt die veelal ingevuld door uitzendkrachten en ouder personeel en niet of nauwelijks door nieuwe (jonge) buschauffeurs. Daarnaast werven ROC's minder actief nieuwe studenten omdat er nauwelijks baangaranties gegeven worden.

Verder is door een aantal buschauffeurs in een focusgroep de jaarurenregeling genoemd. De jaarurenregeling stelt vervoersbedrijven in staat het aantal uren per week te spreiden over het jaar, zodat beter kan worden aangesloten bij seizoenspieken. Als buschauffeur mag je zelf kiezen of je wel of niet met de jaarurenregeling instemt. Dit is niet verschillend voor jongere buschauffeurs ten opzichte van oudere buschauffeurs. De jonge buschauffeurs geven echter aan dat zij zich wel vaak gedwongen voelen om dit te doen omdat anders hun baan op de tocht staat. Dit betekent voor hen dat er in de seizoenspieken veel moet worden overgewerkt en dat er in rustige perioden van het jaar minder uren kunnen worden gemaakt. Buschauffeurs hebben zodoende in een deel van het jaar weinig vrije tijd en een deel van het jaar meer vrije dagen dan waar men zelf voor zou kiezen. Ook kan het (tijdelijk) voor jonge chauffeurs betekenen dat zij door het beperkte aantal uren een te laag inkomen hebben. Sommige uitzendbureaus spelen in op deze behoefte, door zogenoemde stapelbanen aan te bieden (bijvoorbeeld een extra baan in een andere sector buiten de seizoenspieken).

Bovengenoemde aspecten droegen er waarschijnlijk aan bij dat de instroom van jonge buschauffeurs beneden de 21 jaar de afgelopen jaren beperkt bleef. Door het experiment hebben in 4 jaar en 7 maanden tijd, 93 buschauffeurs met een leeftijd onder de 21 jaar hun rijbewijs kunnen halen. Dit komt neer op gemiddeld ongeveer 20 buschauffeurs per jaar. Van de 93 hebben er slechts 32 buschauffeurs werk gevonden in de sector. Dit blijkt uit het aantal formulieren 'bewijs van deelname experiment verlaging minimumleeftijd buschauffeurs' dat werkgever en werknemer moeten invullen en opsturen naar Rijkswaterstaat om een jonge chauffeur in dienst te mogen nemen. Het is niet uitgesloten dat jonge buschauffeurs wel in dienst bij een vervoersbedrijf zijn maar geen bewijs van deelname hebben ingestuurd.

Op de vraag in het enquêteonderzoek onder buschauffeurs in de leeftijd van 21 t/m 24 jaar of zij eerder aan de opleiding waren begonnen wanneer door het experiment deze mogelijkheid had bestaan, heeft 60% positief geantwoord.

Dit geeft aan dat het experiment potentie onder mogelijke deelnemers heeft. Van de respondenten geeft ruim 60% aan ook een andere beroepskeuze te hebben overwogen. Een deel van deze groep volgt ook nog een andere opleiding en oefent het beroep van buschauffeur uit als bijbaan om hun opleiding te betalen.

Van de buschauffeurs onder de 21 jaar was 40% al van plan buschauffeur te worden, ook zonder verlaging van de minimumleeftijd. Bij de resterende 60% heeft het verlagen van de minimumleeftijd om buschauffeur te worden wel degelijk bijgedragen aan de keuze om bus/touringcarchauffeur te worden. Van deze groep had 40% een ander beroep gekozen, 40% een andere opleiding gekozen en 20% geen opleiding of ander beroep gekozen (omdat het vak van buschauffeur als bijbaan wordt gedaan). Diverse buschauffeurs in de meetgroep geven aan dat ze door het experiment eerder hun rijbewijs konden halen en daarmee eerder het beroep van buschauffeur konden beoefenen.

De buschauffeurs geven aan diverse mensen in hun omgeving te kennen die buschauffeurs wilden worden maar doordat zij niet gelijk aan de opleiding konden beginnen een andere opleiding en uiteindelijk een ander beroep hebben gekozen.
Zij vinden de leeftijdsgrens van 21 jaar te hoog omdat zodoende ‘gemotiveerde kanshebbers’ voor dit vak worden afgestoten. Ondanks de verlaging van de minimumleeftijd is de aansluiting van school en de keuze voor het beroep van buschauffeur wat betreft de leeftijd nog steeds niet optimaal.

### *2.8.3 Schets ontwikkeling arbeidsmarkt komende jaren*

Sinds 1 juni 2015 is de code 95 verplicht voor alle buschauffeurs. Voorheen kregen chauffeurs die voor 1 juli 1955 zijn geboren nog een vrijstelling. Oudere chauffeurs konden voor 1 juni 2015 nog zonder nascholing de code 95 op hun rijbewijs laten bijschrijven als ze tijdig hun rijbewijs omwisselden, verlengden of konden bewijzen in het verleden een nascholing te hebben gevolgd. Oudere buschauffeurs moeten nu net als andere buschauffeurs elke vijf jaar nascholing volgen om het bewijs van vakbekwaamheid te houden. Diverse vervoersbedrijven verwachten dat er vanaf 2015 een grotere uitstroom van oude chauffeurs plaatsvindt en er een tekort aan buschauffeurs ontstaat. De behoefte aan nieuwe chauffeurs en daarmee ook jonge buschauffeurs zal dan groter zijn dan in de afgelopen jaren. In het touringcarvervoer is er een branchebrede afspraak dat het bedrijf de kosten voor de nascholing betaalt en dat de buschauffeur bijdraagt door de nascholing in eigen tijd te volgen. Verwacht wordt dat een groot aantal touringcarchauffeurs die voor 1 juli 1955 zijn geboren en als oproepkracht fungeren, hun vakbekwaamheid gaan kwijtraken waardoor de vervangingsvraag wordt verhoogd.

Standaard staat de nieuwe wet Werk en Zekerheid (WWZ) maximaal drie contracten in twee jaar toe, voordat er sprake is van een vast dienstverband. In de CAO Besloten Busvervoer (2015-2016) is de ketenregeling echter verruimd, hierin is er de mogelijkheid om vier tijdelijke contracten in een periode van vier jaar overeen te komen. Gezien de aard van het werk (onder meer de grote seizoensdip) kunnen bedrijven goede chauffeurs lang niet altijd een vast contract aanbieden. Door de termijn waarbinnen met tijdelijke contracten gewerkt kan worden te verlengen naar vier jaar, wordt meer continuïteit geboden aan werknemers en blijft flexibiliteit voor werkgevers behouden. De verruimde ketenregeling geldt echter alleen voor de ongeveer 230 bij KNV Busvervoer aangesloten touringcarbedrijven die meer dan 70% van de markt vertegenwoordigen.

In 2015 zijn er ongeveer 1.850 touringcarchauffeurs die ouder zijn dan 65 jaar. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze chauffeurs binnen een periode van vijf jaar gestopt zijn met werken, en ook de oudere chauffeurs uit de groep 51-64 jaar zullen uitstromen. Deze groep chauffeurs werkt veelal een beperkt aantal uren op flexibele basis. Uitgaande van een gelijkblijvende vervoersvraag is het dus de vraag of er ter vervanging van deze groep uitstromende chauffeurs eenzelfde aantal buschauffeurs benodigd is of dat er met minder chauffeurs volstaan kan worden die gemiddeld gezien, meer uren maken. Het aantal touringcarchauffeurs dat de komende vijf jaar zal uitstromen wordt zodoende tussen de 1.500 en 2.000 geschat, hetgeen neerkomt op gemiddeld tussen de 300 en 400 touringcarchauffeurs per jaar.

De sector ziet het belang om ook zij-instroom te stimuleren. Enkel met de jongere groep is het opvangen van het dreigende tekort in de toekomst niet te pareren. In het Sectorplan Besloten Busvervoer 2015-2017 is beschreven dat de touringcarsector zich ook met name op instroom van nieuw personeel richt door medewerkers uit andere sectoren en vanuit de WW toe te leiden tot een baan in het besloten busvervoer. De doelgroep betreft personen tussen de 18 en 60 jaar die voldoen of binnen 6 maanden kunnen voldoen aan de competenties van een goede touringcarchauffeur en een groot rijbewijs hebben of in staat zijn om een groot rijbewijs te halen. Omdat de touringcarsector grotendeels bestaat uit kleine en middelgrote ondernemingen die elk afzonderlijk, gezien de grillige markt, geen grote investeringen kunnen doen, wordt branchebreed gepoogd een gezamenlijk kwalitatief hoogwaardig opleidingstraject aan te bieden die gegarandeerde instroom levert van vakbekwame chauffeurs.

De tendens in het OV is dat vervoersbedrijven zich in de afgelopen tijd meer zijn gaan richten op kandidaten onder de 30 jaar, in het verleden lag de focus (zonder dat andere leeftijdscategorieën werden uitgesloten) vooral op kandidaten ouder dan 30 jaar. De gemiddelde instroomleeftijd van buschauffeurs lag de afgelopen jaar ruim boven de 40 jaar. Deze zij-instromers kwamen bijvoorbeeld uit de beveiliging, postbedrijven of hadden een eigen bedrijf. Ook vond zij-instroom in het kader van outplacementtrajecten plaats waarbij de opleiding tot buschauffeur veelal werd bekostigd door de vorige werkgever. De kentering van focus op een jongere doelgroep, zal zich de komende tijd vermoedelijk verder vorm gaan geven. Zo zijn er in de huidige CAO Openbaar Vervoer afspraken gemaakt dat vrijgekomen formatieplaatsen alleen mogen worden ingevuld door nieuwe buschauffeurs onder de 30 jaar. Ook zijn en worden, in het kader van het Sectorplan Openbaar Vervoer van de gezamenlijke OV-bedrijven en het Ministerie van Sociale Zaken, BBL-trajecten door diverse OV-bedrijven opgezet waarin een groep van gemiddeld 20 buschauffeurs per vervoersbedrijf/regio worden opgeleid. Hierbij vindt werving plaats in de groep onder de 30 jaar. De groep onder de 21 jaar is hierbij zeker niet altijd een specifieke doelgroep. De vervoersbedrijven laten de beste kandidaten toe, ongeacht of de kandidaat al dan niet jonger is dan 21 jaar. Zo komt het voor dat er in sommige groepen enkele buschauffeurs onder de 21 jaar deelnemen, maar ook dat er groepen zijn van alleen buschauffeurs in de groep 21 t/m 29 jaar. Daarnaast speelt er mee dat sommige vervoersbedrijven niet werven in de groep onder de 21 jaar, bijvoorbeeld omdat zij samenwerken met uitzendbureaus. Het hoge aantal aanmeldingen voor de BBL-trajecten toont aan dat er interesse is voor het vak van buschauffeur, de lage selectieratio geeft aan dat vervoersbedrijven hoge kwaliteitseisen aan de buschauffeurs (blijven) stellen.

Uitgaande van een gelijkblijvende vervoersvraag in het OV en aannemende dat (nagenoeg) de gehele groep buschauffeurs in de leeftijdsgroep 61-67 jaar (figuur 2.8) de komende 5 tot 7 jaar zal uitstromen betekent dit een vervangingsvraag van ongeveer 3.000 buschauffeurs in het OV (zowel stad- als streekvervoer) voor heel Nederland. Dit komt voor de komende jaren neer op gemiddeld tussen de 450 en 600 buschauffeurs in het OV per jaar.

# 3 Verkeersveiligheid

## 3.1 Inleiding

De vraag is of een verlaging van de leeftijdsgrens consequenties heeft voor de verkeersveiligheid. Het beroep van buschauffeur brengt veel verantwoordelijkheden met zich mee. Een buschauffeur heeft de taak om passagiers op een veilige manier naar hun bestemming te brengen. In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de vraag of er een verschil in veiligheid van het rijgedrag is tussen buschauffeurs van 18-20 jaar die dankzij het experiment het beroep kunnen uitoefenen en buschauffeurs van 21-24 jaar.

Als eerste wordt informatie gegeven over het rijgedrag van deelnemers aan het experiment, allen buschauffeurs, in reguliere personenauto's en wordt dit vergeleken met rijgedrag van (niet-bus)chauffeurs. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat de meetgroep minder lang over het rijbewijs B beschikt dan de referentiegroep. De referentiegroep heeft dus zeer waarschijnlijk meer kilometers gereden en daardoor meer kans op het maken van verkeersovertredingen en het krijgen van een bekeuring gehad.

Daarna volgt een beschrijving van het door de chauffeurs zelf gerapporteerde rijgedrag van buschauffeurs in de bus. Hierbij wordt ingegaan op overtredingen, bekeuringen, fouten en ongevallen.

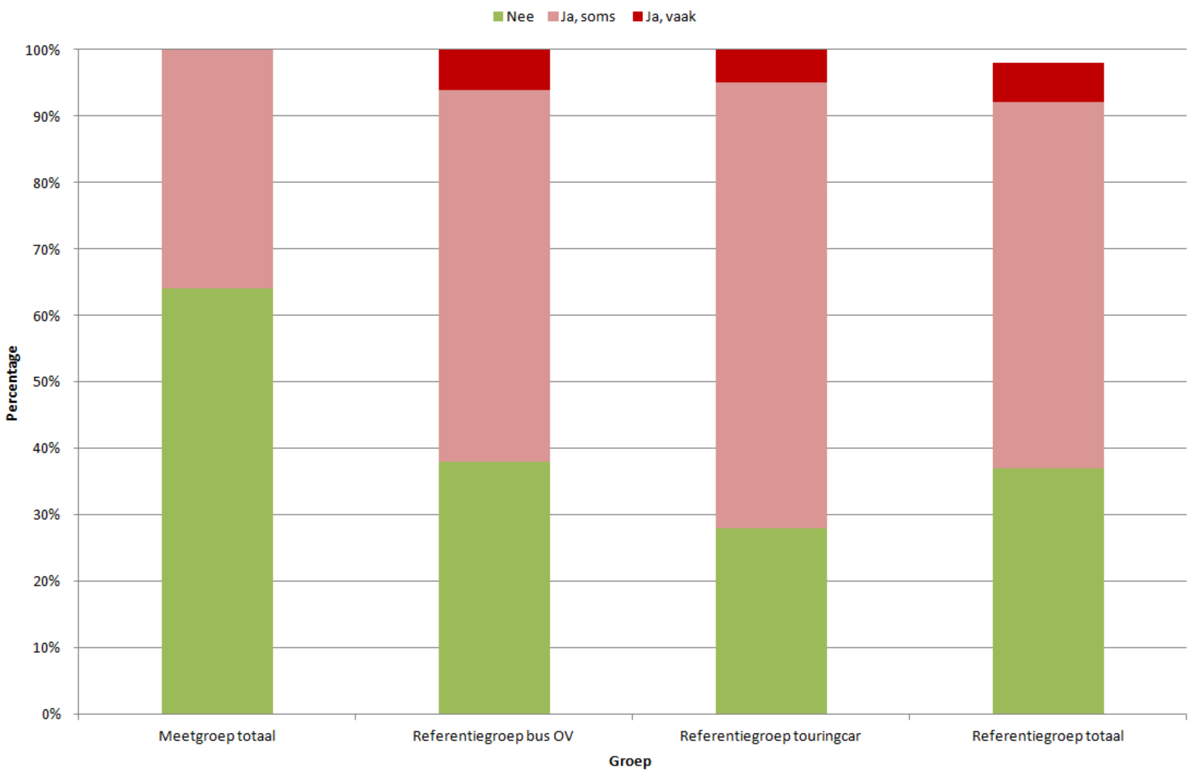
De in dit hoofdstuk beschreven resultaten zijn afkomstig uit het enquêteonderzoek buschauffeurs, een focusgroep met opleiders en vervoersbedrijven, interviews met diverse vervoersbedrijven, een focusgroep met buschauffeurs en begeleiders, objectieve verkeersveiligheidgegevens van door de politie geregistreerde ongevallen en literatuuronderzoek naar de ervaringen in het buitenland.

## 3.2 Rijgedrag in auto

### *3.2.1 Verkeersovertredingen*

Tijdens de enquête is de respondenten gevraagd of ze sinds ze in het bezit zijn van een rijbewijs B wel eens verkeersovertredingen in de auto hebben begaan (onafhankelijk van of ze hier een bekeuring voor hebben gekregen). De uitkomsten zijn in figuur 3.1 weergegeven.

***Figuur 3.1 -*** *Antwoorden (in percentages) op de vraag: "bega je met de auto wel eens verkeersovertredingen"?*

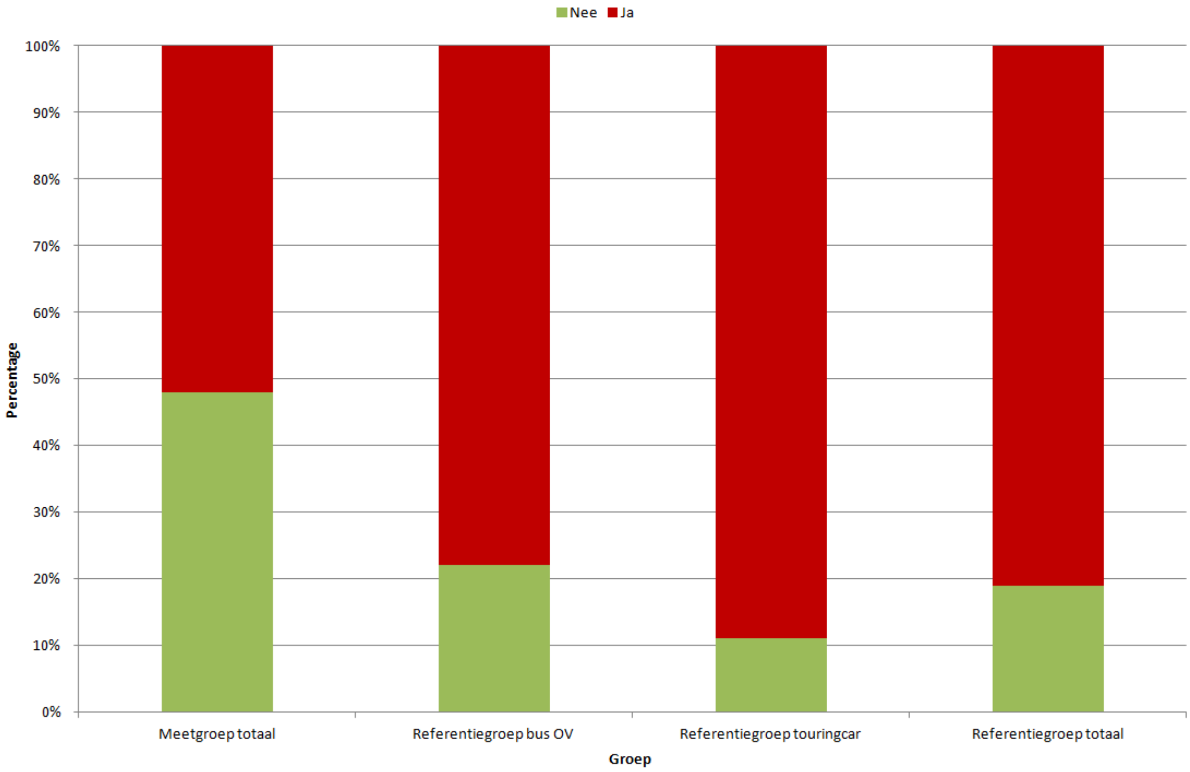



De touringcarchauffeurs in de referentiegroep geven aan het vaakst een overtreding te begaan, terwijl de buschauffeurs in de meetgroep aangeven het minst vaak een overtreding te begaan. De verschillen tussen de meetgroep en de referentiegroep zijn niet significant. Daarnaast rijden de deelnemers in de referentiegroep al langer en hebben dus een grote kans op het begaan van een overtreding.

### 3.2.2 Bekeuringen

De respondenten is verder gevraagd of ze bekeuringen in de auto hebben gekregen sinds ze in het bezit zijn van het rijbewijs B. De uitkomsten zijn in figuur 3.2 weergegeven.

***Figuur 3.2 -*** *Antwoorden (in percentages) op de vraag: "heb je in de auto wel eens een of meer bekeuringen gekregen sinds je in het bezit bent van je rijbewijs B?*




De groep touringcarchauffeurs in de referentiegroep geeft het vaakst aan wel eens een bekeuring te hebben ontvangen, terwijl de buschauffeurs in de meetgroep het minst vaak aangeven dat zij wel eens een bekeuring hebben gekregen. Het blijkt dat hoe ouder men is hoe vaker men een bekeuring heeft ontvangen. Dit kan worden verklaard doordat men simpelweg al langer rijdt. De verschillen tussen de meetgroep en de referentiegroep zijn niet significant. Wat opvalt is dat men in de referentiegroep vaker aangeeft een bekeuring te hebben ontvangen dan dat men aangeeft een overtreding te hebben begaan. Dit zou verklaard kunnen worden door het feit dat men het niet altijd eens was met de bekeuring. Men vond dat men, ondanks een bekeuring, geen overtreding had begaan.

Aan de respondenten die hebben aangegeven dat ze bekeuringen hebben gehad is gevraagd hoeveel en welke bekeuringen dit zijn. In tabel 3.3 is het gemiddeld aantal bekeuringen per persoon in de auto in de periode van het behalen van het rijbewijs B tot het invullen van de enquête per type bekeuring weergegeven. Bekeuringen voor rijden onder invloed van alcohol, geen of verkeerde verlichting, geen voorgang verleend, te dicht achter voorligger rijden, onnodig links rijden en gevaarlijk gedrag vertoond kwamen niet voor. Het betreft een gemiddeld aantal over de gehele groep buschauffeurs.

***Tabel 3.3*** *- Gemiddeld aantal bekeuringen per persoon in de auto per type bekeuring*

| ***Gemiddeld aantal bekeuringen in auto per persoon*** | **Meetgroep totaal** | **Referentiegroep bus in OV** | **Referentiegroep touringcar** | **Referentiegroep totaal** |
|---|---|---|---|---|
| Te snel rijden op een autosnelweg | 0,1 | 1,6 | 1,6 | 1,7 |
| Te snel rijden op een andere weg | 0,4 | 0,7 | 0,7 | 1,2 |
| Te hard rijden in stad of dorp | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 1,0 |
| Fout parkeren | 0,2 | 0,4 | 0,4 | 0,5 |
| Niet dragen van gordel | 0,0 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Door rood licht rijden | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Handmatig telefoneren / sms-en | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| Anders | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| **Totaal** | **1,4** | **3,9** | **4,8** | **4,1** |

Er zijn met name bekeuringen ontvangen voor te snel rijden (op zowel een autosnelweg als op een andere weg, eventueel in stad of dorp). In overeenstemming met voorgaande resultaten heeft de meetgroep aangegeven het minst vaak bekeuringen te hebben ontvangen.

De verschillen tussen de groepen zijn niet significant. Hierbij is het totaal aantal bekeuringen gecorrigeerd voor het totaal aantal kilometers dat men aangaf te hebben gereden tot het moment van invullen van de enquête (berekend op basis van datum sinds dat men het rijbewijs B heeft en het aantal opgegeven afgelegde kilometers per maand).

Uit gegevens van het CJIB (CIJB, 2011) over het aantal bekeuringen (op basis van scannen kenteken en staandehouding) dat is toegekend aan automobilisten in 2011 en gegevens van de SWOV ten aanzien van het aantal personen met een rijbewijs B in 2011, is het gemiddeld aantal bekeuringen per persoon berekend (zie tabel 3.4).

***Tabel 3.4*** *- Gemiddeld aantal bekeuringen in auto per persoon in bezit rijbewijs B in 2011 in Nederland*

| **Gemiddeld aantal bekeuringen in auto per persoon in bezit rijbewijs B in 2011** | **Nederland** | **Meetgroep** | **Referentiegroep** |
|---|---|---|---|
| Snelheid | 0,70 | 0,22 | 0,50 |
| Parkeren | 0,08 | 0,09 | 0,08 |
| Rood licht | 0,02 | 0,04 | 0,02 |
| Overig (bijvoorbeeld niet handsfree-bellen, niet dragen gordel etc.) | 0,12 | 0,22 | 0,10 |

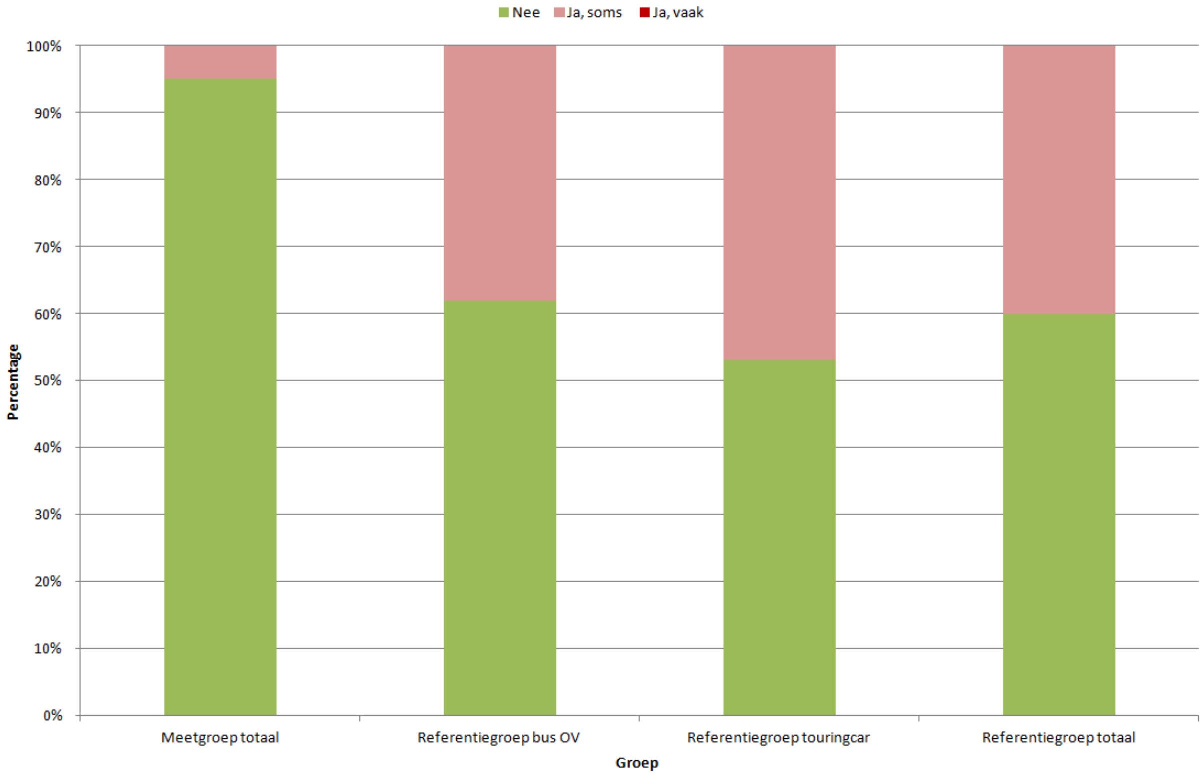
Vervolgens is berekend hoeveel jaren de meetgroep en referentiegroep gemiddeld in het bezit zijn van een rijbewijs (meetgroep: 2,3 jaar; referentiegroep: 6,2 jaar). Zo kan het aantal bekeuringen worden vergeleken met het gemiddeld aantal bekeuringen per jaar per Nederlander in het bezit van een rijbewijs B. In de meetgroep is alleen het gemiddeld aantal bekeuringen in de categorie ‘overig’ bovengemiddeld (de categorieën ‘parkeren’ en ‘rood licht’ zijn licht hoger), terwijl het aantal bekeuringen voor snelheidsovertredingen ondergemiddeld is.

## 3.3 Rijgedrag in bus

### *3.3.1 Verkeersovertredingen*

De deelnemers is gevraagd naar het aantal begane overtredingen tijdens het werk als buschauffeur in de afgelopen 6 maanden. De uitkomsten zijn in figuur 3.5 weergegeven.

***Figuur 3.5 -** Antwoorden (in percentages) op de vraag: "heb je met de bus verkeersovertredingen gemaakt tijdens het werk?*




De touringcarchauffeurs in de referentiegroep geven het vaakst aan een overtreding te hebben begaan. Deelnemers in de meetgroep geven het minst vaak aan een overtreding te hebben begaan. Er zijn geen statistisch significante verschillen gevonden.

**Anticiperend rijden**

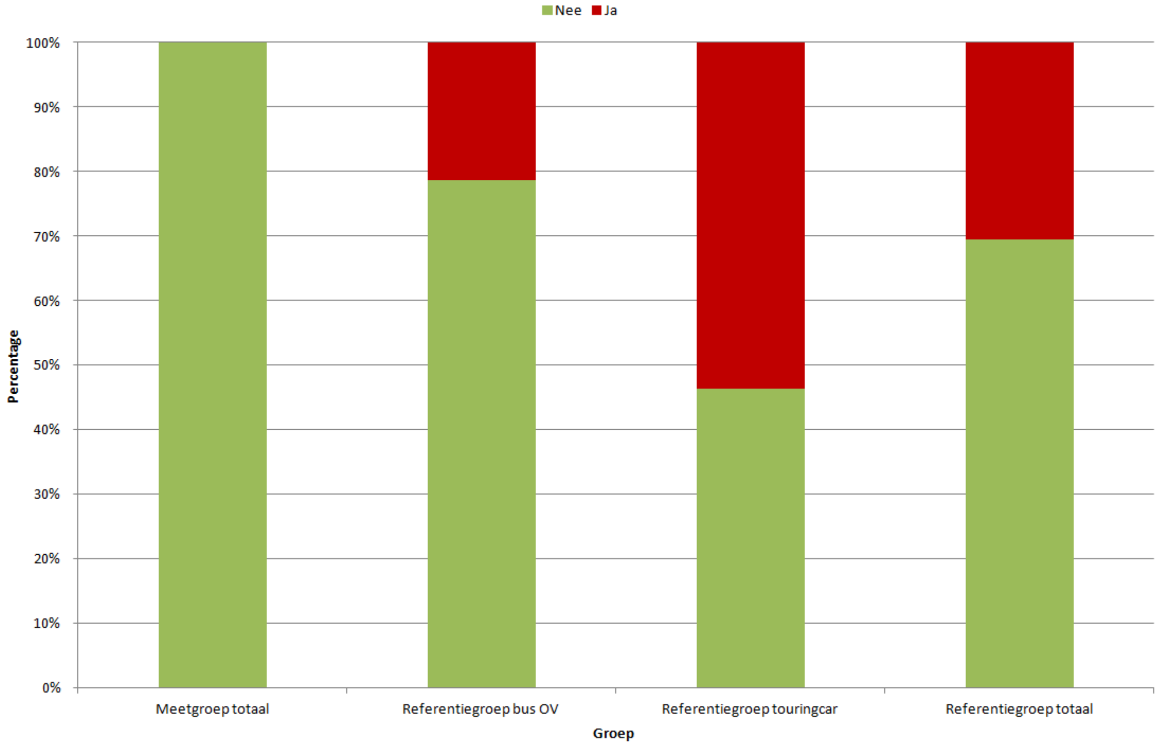
Voor vervoersbedrijven, met name voor touringcarbedrijven, is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en comfort voor de reizigers "anticiperend rijden" veelal een aandachtspunt. Anticiperend rijden betekent dat de chauffeur zelf fouten voorkomt, rekening houdt met de fouten van anderen en rekening houdt met ongunstige rijomstandigheden. Bijvoorbeeld, voldoende afstand houden tot voorgangers op de weg en geleidelijk optrekken en afremmen is niet alleen comfortabel en veiliger voor de passagiers maar is ook verkeersveiliger.

*Passage uit interview vervoersbedrijf*

### 3.3.2 Bekeuringen

De respondenten is verder gevraagd of ze tijdens het besturen van de bus bekeuringen hebben gekregen sinds ze in het bezit zijn van het rijbewijs D. De uitkomsten zijn in figuur 3.6 weergegeven.

***Figuur 3.6 -** Antwoorden (in percentages) op de vraag: "heb je in de bus wel eens een of meer bekeuringen gekregen sinds je in het bezit bent van je rijbewijs D?*




Meer touringcarchauffeurs dan buschauffeurs in het OV, allen in de referentiegroep, geven aan wel eens een bekeuring te hebben ontvangen.

Aan de respondenten die hebben aangegeven dat ze bekeuringen in de bus hebben gehad is gevraagd hoeveel en welke bekeuringen dit zijn. In tabel 3.7 is het gemiddeld aantal bekeuring per persoon in de bus in een periode van 6 maanden per type bekeuring weergegeven. Het betreft een gemiddeld aantal over de gehele groep buschauffeurs. Bekeuringen voor fout parkeren, rijden onder invloed van alcohol, door rood licht rijden, geen of verkeerde verlichting, geen voorrang verleend, te dicht achter voorligger rijden, onnodig links rijden, gevaarlijk gedrag vertoond kwamen niet voor. Ook bij het aantal bekeuringen zijn geen statistisch significante verschillen tussen de groepen gevonden.

***Tabel 3.7 -*** *Gemiddeld aantal bekeuringen per persoon in de bus per type bekeuring*

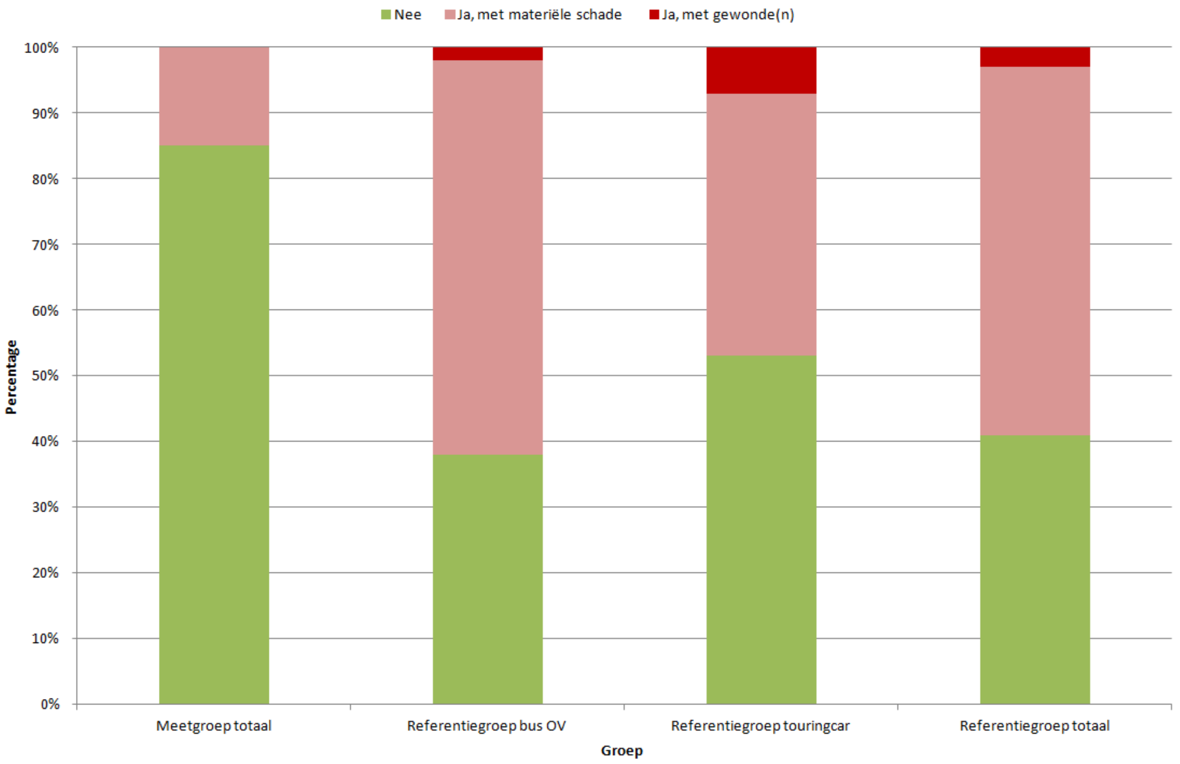
| **Gemiddeld aantal bekeuringen in bus per persoon** | **Meetgroep totaal** | **Referentiegroep bus in OV** | **Referentiegroep touringcar** | **Referentiegroep totaal** |
|---|---|---|---|---|
| Te snel rijden op een autosnelweg | 0,00 | 0,03 | 0,30 | 0,10 |
| Te snel rijden op een andere weg | 0,00 | 0,04 | 0,40 | 0,14 |
| Te hard rijden in stad of dorp | 0,00 | 0,15 | 0,30 | 0,19 |
| Niet dragen van gordel | 0,00 | 0,00 | 0,07 | 0,02 |
| Handmatig telefoneren / sms-en | 0,00 | 0,00 | 0,07 | 0,02 |
| Anders | 0,00 | 0,00 | 0,03 | 0,01 |
| **Totaal** | **0,00** | **0,22** | **1,30** | **0,51** |

De meetgroep geeft aan geen enkele bekeuring te hebben ontvangen. Dit kan verklaard worden door het feit dat deze groep nog weinig zonder begeleiding rijdt, terwijl de referentiegroep al veel zelfstandige kilometers in de bus heeft gemaakt.

### 3.3.3 Ongevallen

Buschauffeurs in de referentiegroep geven vaker aan één of meerdere ongevallen te hebben gehad dan deelnemers in de meetgroep, hetgeen verklaard kan worden door het feit dat ze al langer rijden. Over het algemeen was er alleen sprake van materiële schade. Alleen bij de bestuurders uit de referentiegroep zijn bij een aanrijding wel eens gewonden gevallen. Er is geen sprake van statistisch significante verschillen tussen de referentiegroep en de meetgroep.

***Figuur 3.8** - Antwoorden (in percentages) op de vraag: "heb je (een) ongeval(len) gehad terwijl je in een bus reed sinds je in het bezit bent van rijbewijs D"?*




Er is gekeken naar de mogelijke samenhang tussen de hoeveelheid begeleiding die iemand bij zijn/haar huidige bedrijf heeft gehad en de hoeveelheid ongevallen die hij/zij heeft aangegeven te hebben gehad. Hierbij is geen verband gevonden tussen hoeveelheid begeleiding (in maanden tot nu toe) en het aantal ongevallen.

Het effect van de leeftijdgrensverlaging op de verkeersveiligheid is verder onderzocht met objectieve verkeersveiligheidgegevens. Deze gegevens zijn verkregen uit door de politie geregistreerde verkeersongevallen (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) over de jaren 2011, 2012 en 2013. In tabel 3.9 is het aantal ongevallen naar ernst en leeftijdscategorie weergegeven waarbij bestuurders van bussen de ongevallen hebben veroorzaakt. Bij interpretatie van deze uitkomst dient wel rekening te worden gehouden met de kleine omvang van de groep buschauffeurs en de verslechterde registratiegraad van verkeersongevallen.[5]

[5] Sinds enkele jaren is de registratiegraad van verkeersongevallen verslechterd. Vanaf 2009 is er een zeer sterke daling te constateren in het aantal door de politie geregistreerde ongevallen. In 2009 werd door het Openbaar Ministerie besloten om de 'Aanwijzing informatieverstrekking verkeersongevallen' (inwerkingtreding 1 januari 2010) te wijzigen. Het doel van de ongevallenregistratie door de politie is niet meer het opstellen van statistiek, maar enkel het vervolgen van veroorzakers van ernstige verkeersongevallen. Zowel Rijkswaterstaat als het Ministerie van Veiligheid en Justitie werken aan oplossingen om het probleem van de verminderde ongevallenregistratie op te vangen. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft begin 2012 aan de Tweede Kamer toegezegd de registratiegraad van de verkeersdoden en de ernstig verkeersgewonden bij de politie te verbeteren. Hiervoor zijn er met de politie inmiddels aanvullende afspraken gemaakt, die moeten leiden tot een eenduidige en betere registratiegraad.

***Tabel 3.9** - Aantal door politie in BRON geregistreerde ongevallen naar ernst ongeval veroorzaakt door bestuurders van bussen per leeftijdsklasse over de jaren 2011, 2012 en 2013 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu)*
.

| Ernst ongeval | 18-20 jaar | 21-24 jaar | 25-29 jaar | 30-39 jaar | 40-49 jaar | 50-59 jaar | 60-74 jaar | 75+ | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ongeval uitsluitend materiële schade | 2 | 7 | 11 | 30 | 35 | 76 | 41 | 3 | **205** |
| Ongeval met licht ge-wonden | 0 | 1 | 2 | 6 | 16 | 25 | 10 | 0 | **60** |
| Ongeval met zieken-huisgewonden | 0 | 3 | 0 | 9 | 6 | 14 | 7 | 0 | **39** |
| Ongeval met dodelijke slachtoffers | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | **8** |

Er zijn in 2011, 2012 en 2013 slechts twee ongevallen door de politie geregistreerd waarbij bestuurders van bussen in de leeftijd van 18 t/m 20 jaar ongevallen hebben veroorzaakt. Deze ongevallen betreffen allebei ongevallen met uitsluitend materiële schade. In totaal werden 205 ongevallen met uitsluitend materiële schade waarbij buschauffeurs veroorzaker waren, door de politie geregistreerd. Het aandeel van buschauffeurs van 18 t/m 20 jaar hierin betreft dus ongeveer 1%.

Er zijn door de politie geen ongevallen licht gewonden, geen ongevallen met ziekenhuisgewonden en geen ongevallen met dodelijke slachtoffers geregistreerd die veroorzaakt zijn door buschauffeurs in de leeftijdscategorie 18 t/m 20 jaar.

De meeste van de door bestuurders van bussen veroorzaakte ongevallen vinden door bestuurders ouder dan 30 jaar plaats. Dit lijkt ook logisch gezien het grote aantal buschauffeurs in deze leeftijdscategorie. De meest voorkomende oorzaken van de ongevallen zijn ‘geen voorrang of doorgang verlenen’, ‘onvoldoende afstand houden’ en ‘negeren roodlicht’.

### *3.3.4 The Driver Behaviour Questionnaire*

Naast de vragen over overtredingen, bekeuringen en ongevallen in de bus, hebben de respondenten in het enquêteonderzoek ook zelf antwoord gegeven op vragen over ‘gevaarlijke fouten’ en ‘overtredingen’. Deze vragen zijn afkomstig uit de Driver Behavior Questionnaire (DBQ) en schat op basis van de score van de buschauffeurs of hij of zij betrokken was (en wellicht zal zijn) bij ongevallen. Meer informatie over de DBQ is opgenomen in bijlage 1.

Van de score op de items voor ‘gevaarlijke fouten’ en ‘overtredingen’ is het gemiddelde berekend. Voor elke deelnamecategorie is vervolgens het gemiddelde van deze score berekend.

***Tabel 3.10 -** Gemiddelde somscore voor overtredingen en gevaarlijke fouten (Driver Behaviour Questionnaire) in de bus*

| Driver Behaviour Questionnaire | Meetgroep | | | Referentiegroep | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bus in OV | Touring-car | Totaal | Bus in OV | Touring-car | Totaal |
| Overtredingen | - | - | 1,36 | 1,33 | 1,42 | 1,35 |
| Gevaarlijke fouten | - | - | 1,14 | 1,19 | 1,15 | 1,18 |

Er zijn geen grote verschillen waar te nemen tussen de verschillende groepen. Er zijn ook geen statistisch significante verschillen gevonden tussen de meetgroep en de referentiegroep, ook niet na correctie voor het aantal gereden kilometers in een bus sinds men in het bezit is van een groot rijbewijs.

### *3.3.5 Interviews en focusgroepen*

Veel buschauffeurs geven aan weleens gevaarlijke situaties te hebben meegemaakt. Voorbeelden die hierbij werden genoemd zijn: onberekenbaar gedrag van fietsers (bijvoorbeeld fietsers in de dode hoek, fietsers in een schoolomgeving of nabij stations), onberekenbaar gedrag van automobilisten (zoals bijvoorbeeld snijden en bumper kleven), het plotseling moeten remmen, een kapotte bus, brand in de bus, het krijgen van een klapband, het over het hoofd zien van paaltjes en agressieve medeweggebruikers. De buschauffeurs geven zelf aan dat hun jonge leeftijd geen belemmering is geweest om in deze situaties correct te handelen en menen dat zij even alert reageren als oudere chauffeurs.

Naast de buschauffeurs zelf geven ook de vervoersbedrijven en opleidingsinstituten aan dat het gedrag in het verkeer niet zozeer een leeftijdsgebonden issue is maar vooral een persoonsgebonden mentaliteitskwestie is. Voor alle leeftijden is de mentaliteit (houding en gedrag) van chauffeur “als persoon” doorslaggevend om het beroep correct en veilig te kunnen uitoefenen. Hoe jongere en oudere chauffeurs met stressveroorzakende situaties omgaan hangt niet af van de leeftijd, maar van de persoonlijkheid en van de ervaring. Zo kunnen oudere chauffeurs die op “latere” leeftijd zijn ingestroomd net zo vaak onverwachts spanning opbouwen als jonge chauffeurs. Het maken van rijfouten komt voor bij alle leeftijden. Chauffeurs in het openbaar vervoer ervaren over het algemeen wel meer druk doordat zij in lijndiensten strakkere planningen hebben. Een mogelijk gevolg hiervan is dat zij eerder zijn geneigd ruiger dan touringcarchauffeurs te rijden. Leeftijd speelt hierin geen rol.

Vervoersbedrijven geven aan dat het vak van “jonge” buschauffeur geen roekeloze mensen aantrekt; ook geen jongelui die stoer willen doen. Het hoge risicogedrag dat kenmerkend is voor sommige jonge beginnende autobestuurders (zie kader) lijkt niet van toepassing op jonge buschauffeurs. Als die zich al zouden aanmelden worden die in de selectieprocedure zo veel mogelijk uitgesloten. Daarnaast werkt het zorgvuldig omgaan met een bus anders dan bij een personenauto. Een deel van de mogelijkheid om verkeersonveilig gedrag te vertonen is al bij voorbaat uitgebannen. Zo zijn de bussen vaak qua rijsnelheid begrensd en veelal uitgerust met een voertuigvolgsysteem waarmee niet alleen de afgelegde route maar ook het rijgedrag zoals rijsnelheden wordt vastgelegd. Bovendien zorgt het rijden met klanten voor sociale controle.

**Jonge automobilisten risicogroep**

Jonge beginnende automobilisten (18-24 jaar) hebben in Nederland een ruim vijf keer groter ongevalsrisico dan ervaren bestuurders (30-59 jaar). Het risico van jonge *mannen* is zelfs ruim zeven keer zo groot. De hoofdoorzaken hiervan zijn een gebrek aan rijervaring en het risicogedrag dat kenmerkend is voor jongeren en jongvolwassenen. Jonge beginnende bestuurders zijn verhoudingsgewijs vaak betrokken bij enkelvoudige ongevallen, dat wil zeggen ongevallen zonder andere betrokken partij. Jonge beginnende bestuurders hebben ook meer botsingen met andere motorvoertuigen dan de gemiddelde automobilist, maar ze zijn daarin minder sterk oververtegenwoordigd dan in de enkelvoudige ongevallen. Jongeren scoren met name lager op zelfinzicht, gevaarherkenning en risicobewustzijn.

*SWOV (2012). Factsheet Jonge beginnende automobilisten, Leidschendam.*

Opleiders en vervoersbedrijven verwachten niet dat de verkeersveiligheid door de leeftijdsgrensverlaging verslechtert. Over het algemeen wordt gesteld dat beginnende buschauffeurs die nog rijervaring op de bus moeten opdoen (ongeacht of het jonge of oudere buschauffeurs zijn), nu eenmaal weleens schade rijden (bijvoorbeeld schade aan spiegels of schade door paaltjes). Deze schade wordt veelal door de vervoersbedrijven ingecalculeerd. Rijervaring is in dit opzicht met name bepalend, leeftijd in veel mindere mate.

**Ervaringen in het buitenland**

Er is sinds het jaar 2005 in het buitenland weinig specialistisch onderzoek uitgevoerd naar buschauffeurs in de leeftijd van 18-21 jaar. Voor zover nu bekend, hebben vijf EU-landen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de leeftijd voor het behalen van het D-rijbewijs naar 18 jaar te verlagen. Er zijn dus weinig landen waar de lagere leeftijd inmiddels praktijk is. Deze landen zijn: België, Duitsland, Finland, Litouwen en het Verenigd Koninkrijk, incl. Noord-Ierland. Binnen die landen is zeer summier eigen onderzoek gedaan naar ervaringen met jonge buschauffeurs.

Ter voorbereiding van het experiment met de verlaging van de leeftijd naar 18 jaar werd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2009 een onderzoek (Rijkswaterstaat, 2009) gedaan naar verschillende aspecten van de invoering van de lagere leeftijd in het buitenland. Dat leverde de volgende uitkomsten op.

*Onderzoek over jonge buschauffeurs in het buitenland (tot 2009)*

1. De overwegingen in deze landen om de leeftijdsverlaging door te voeren zijn divers. In sommige landen was de overweging dat op deze manier jonge potentiële chauffeurs de mogelijkheid werd geboden om tot het beroep toe te treden, omdat zij, als zij pas op 21-jarige leeftijd zouden mogen beginnen, misschien een andere beroepsopleiding zouden gaan doen. Een andere overweging was, dat marktpartijen een lagere leeftijd wensten, omdat er een tekort aan buschauffeurs was.
2. Op de vraag of er specifieke eisen gesteld zijn aan bedrijven met jonge buschauffeurs kwam een ontkennend antwoord. Er werden en worden dus geen bijzondere of extra eisen aan deze chauffeurs gesteld in vergelijking met oudere vakgenoten.
3. Naar aanleiding van de vraag hoe het gesteld is met de instroom van jonge buschauffeurs in het beroep komt het volgende beeld naar voren: de instroom van de groep jonger dan 21 jaar is klein (ongeveer 5%). Bedrijven nemen, soms principieel, geen jonge chauffeurs aan, en ze werven er niet specifiek voor.
4. Over de relatie tussen leeftijd en verkeersveiligheid zijn geen gerichte onderzoeken onder buschauffeurs gedaan, wel is er breder onderzoek gedaan. De studies geven onvoldoende grond om leeftijdsverlaging voor buschauffeurs vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen onwenselijk te achten. Er is weliswaar sprake van een hoger ongevalrisico bij jonge beginnende bestuurders (van voertuigen in het algemeen), maar dit hangt vooral samen met een tekort aan rijervaring. Dit tekort aan rijervaring doet zich evenzeer voor bij een start op 21-jarige leeftijd. Er is dus spraken van een aanvangsrisico, ongeacht beginleeftijd. Uit het onderzoek naar het ongevalrisico komt ook een andere waarneming naar voren: onder beroepschauffeurs (vrachtwagen en bus) blijken individuele verschillen tussen chauffeurs, op het vlak van persoonlijke kenmerken een doorslaggevende rol te spelen. Eén onderzoeker (Knipling, 2005) constateert dat 10-15% van de beroepschauffeurs 30-50% van het ongevalrisico verklaart.
5. Het meest gespecialiseerde onderzoek was een Duits onderzoek (Jäger,2005). Uit dit onderzoek wordt ondermeer de volgende algemene conclusie getrokken: “De jonge chauffeurs tonen zich na het verkrijgen van hun rijbewijs in het algemeen verrassend bewust van hun verantwoordelijkheid en overschatten zichzelf niet. Hun jonge leeftijd schijnt ook voor de reizigers geen probleem te zijn…. het is niet een kwestie van leeftijd, maar van algemene instelling en persoonlijkheid.”

*Onderzoek over jonge beroepschauffeurs in het buitenland (na 2009)*

Er zijn bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu over de periode na 2009 geen nadere onderzoeksgegevens uit de ons omringende landen over dit onderwerp bekend.

# 4 Samenvatting en conclusies

## 4.1 Inleiding

### *4.1.1 Aanleiding*
Uit gegevens van vervoersbedrijven blijkt dat de gemiddelde leeftijd van een buschauffeur boven de 50 jaar ligt. De branche heeft een paar jaar geleden in Nederland een dreigend tekort aan buschauffeurs geconstateerd, onder andere vanwege de vergrijzing. Eén van de veronderstelde oorzaken voor het dreigend tekort aan nieuwe chauffeurs is de leeftijdsgrens voor buschauffeurs, die nu is vastgesteld op minimaal 21 jaar (bij bezit van het getuigschrift vakbekwaamheid). In de meeste gevallen hebben aspirant-chauffeurs ruim voor hun eenentwintigste levensjaar al een keuze gemaakt voor een beroepsopleiding. Doordat zij niet de keuze voor stad- en streekvervoer en touringcarvervoer hebben, stromen zij in andere sectoren in. Mogelijk gaan daardoor potentiële chauffeurs voor deze bedrijfstak verloren.

### *4.1.2 Experiment*
In Nederland is er voor gekozen een experiment uit te voeren met het verlagen van de minimum leeftijd voor buschauffeurs van 21 naar 18 jaar op stadsbussen, streekbussen en op touringcarbussen met een geregelde diensten en waarvan het traject korter is dan 50 kilometer in Nederland. Met het experiment wordt onderzocht of de verlaging van de leeftijdsgrens bijdraagt aan de vermindering van het tekort aan buschauffeurs onder voorwaarde van gelijkblijvende verkeersveiligheid. Het experiment is op 1 januari 2011 van start gegaan.

### *4.1.3 Onderzoek*
Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat hebben aan Grontmij en TNO opdracht gegeven om te evalueren wat de gevolgen van de verlaging van de leeftijdsgrens zijn op de verkeersveiligheid en de arbeidsmarkt. Aan de hand van de resultaten van de evaluatie wordt besloten of de leeftijdgrensverlaging wettelijk kan worden vastgelegd. In deze evaluatie worden de volgende hoofdvragen beantwoord:
1. Zorgt een leeftijdgrensverlaging voor significante extra instroom per jaar van jonge buschauffeurs?
2. Is er verschil in veiligheid van het rijgedrag van buschauffeurs van 18 t/m 20 jaar met een referentiegroep (21 t/m 24 jaar)?

## 4.2 Arbeidsmarkt

### *4.2.1 Beroepskeuze*
De keuze voor het beroep buschauffeur is veelal een bewuste keuze. Aspirant-chauffeurs die voor het beroep kiezen doen dat vooral omdat het beroep ze leuk lijkt. Daarnaast vinden zij het beroep afwisselend en biedt het hen de gelegenheid contact te hebben met klanten. De jonge buschauffeurs blijken allen zeer gemotiveerd voor het vak van buschauffeur.

Aan de buschauffeurs is in het enquêteonderzoek ook gevraagd of zij voordat zij besloten de opleiding tot buschauffeur/touringcarchauffeur te gaan volgen ook nog andere beroepen hebben overwogen. Ongeveer 60% heeft een ander beroep overwogen, ongeveer 40% niet.

### 4.2.2 Opleiding

Voor het meedoen aan de opleiding zijn er dezelfde toelatingseisen voor jonge buschauffeurs als voor andere buschauffeurs. Er wordt dus geen onderscheid gemaakt. Het merendeel van de buschauffeurs geeft aan dat zij de opleiding die zij gevolgd hebben over het algemeen als positief hebben ervaren. Wel willen buschauffeurs en vervoersbedrijven meer praktijkervaring in de opleiding opdoen.

### 4.2.3 Begeleiding

Begeleiding van deelnemers aan het experiment is verplicht gedurende de eerste 3 maanden na indiensttreding. Aan de inhoud en intensiteit zijn geen eisen gesteld.
De begeleiding kan onder andere bestaan uit een inwerkperiode met een mentor die de chauffeur coacht op aspecten als lijnverkenning, omgaan met de bus, verhelpen van storingen, bedrijfscultuur, bedrijfsprocessen en omgang met passagiers.

De mate waarin buschauffeurs ook daadwerkelijk worden begeleid verschilt sterk. Zo zijn er gevallen voorgekomen van zeer summiere begeleiding tot aan een zeer intensief begeleidingstraject. De buschauffeurs in de meetgroep geven vooral aan de begeleiding nuttig te hebben gevonden op de onderdelen adequaat reageren op passagiers, kennis over gewoontes en procedures in het bedrijf en administratieve handelingen. Een deel van de deelnemers in de meetgroep geeft ook aan graag meer en/of betere begeleiding te willen hebben voor het onderdeel interactie met passagiers en technische problemen met het voertuig.

### 4.2.4 Kwaliteit en prestatie buschauffeurs

Ten aanzien van het dagelijks werk vinden de jonge buschauffeurs het omgaan met lastige klanten het moeilijkste, bijvoorbeeld niet betalende klanten of agressieve klanten. Ongeveer 20% van de buschauffeurs geeft aan dat hun begeleider wel eens moest helpen omdat de buschauffeur zelf niet meer wist wat hij/zij moest doen. Deze situaties deden zich met name voor bij interactie met passagiers, interactie met ander verkeer en besturing van het voertuig. In enkele andere gevallen betrof het administratieve handelingen en lijnkennis.

De begeleiders van de buschauffeurs ervaren vooral op sociale vaardigheden en interactie met passagiers een verschil tussen (alle) chauffeurs. Dit is deels afhankelijk van leeftijd maar vooral van het type mens en karakter. Jongere buschauffeurs zijn veelal wat behendiger in het verkeer. Uit dit onderzoek blijkt verder dat naast de oudere buschauffeurs ook de jonge buschauffeurs beschikken over een sterk verantwoordelijkheidsgevoel.

De vervoersbedrijven die jonge chauffeurs in dienst hebben zijn positief over het experiment. Zij menen dat door het experiment jonge gemotiveerde chauffeurs in de sector kunnen worden aangetrokken waarmee een langdurige band kan worden opgebouwd. Verder geven de vervoersbedrijven aan dat jonge chauffeurs die zich aanmelden, chauffeurs zijn die het vak echt graag willen uitoefenen. Gemotiveerde jonge buschauffeurs zijn gunstig voor het bedrijf en voor de status van het beroep. De ‘zuurgraad’ (aldus geïnterviewd vervoersbedrijf) van jonge chauffeurs wordt soms als lager ervaren, de jongeren hebben een frisse(re) kijk op het werk. Het experiment draagt bij aan het verbeteren van het imago van buschauffeur. Ook de ROC’s die deelnamen aan de focusgroep zijn positief over de kwaliteit van jonge buschauffeurs.

### 4.2.5 Beroepsbekendheid

Om meer jongere buschauffeurs te werven kan de branche het imago van het beroep buschauffeur verbeteren. Het experiment is landelijk weinig bekend. Volgens de branche zou er meer reclame voor gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld via KNV. Het vak van buschauffeur wordt over het algemeen niet gezien als een vak dat je kunt kiezen, dit komt mede doordat het beroep niet als beroepskeuzemogelijkheid in de voorlichting wordt gepresenteerd.

### 4.2.6 Arbeidsmarktverwachting

De vervoersbedrijven hebben de afgelopen jaren amper nieuwe chauffeurs aangenomen. Dit heeft vaak te maken met de bezuinigingen en de cycli van concessies, waardoor er op dit moment geen nieuwe groepen chauffeurs nodig zijn. Het touringcarvervoer heeft de recessie de afgelopen jaren met name gevoeld in het aanbod van werk. Door de onzekere toekomst van vervoersbedrijven wordt het werkveld steeds meer gekenmerkt door het inzetten van oproepkrachten (op basis van 0-urencontracten) en ouder personeel. Als zich al (op zeer beperkte schaal) formatieruimte voordoet wordt die ruimte veelal ingevuld door uitzendkrachten en ouder personeel en niet of nauwelijks door nieuwe (jonge) buschauffeurs. Zo komt het geregeld voor dat gepensioneerde medewerkers deels aan de slag gaan om pieken op te vangen. Daarnaast werven ROC's minder actief nieuwe studenten omdat er nauwelijks baangaranties gegeven worden. Zonder leerbedrijf kan de opleiding niet doorlopen worden.

Bovengenoemde aspecten droegen er waarschijnlijk aan bij dat de instroom van jonge buschauffeurs beneden de 21 jaar de afgelopen jaren beperkt bleef. Door het experiment hebben in 4 jaar en 7 maanden tijd, 93 buschauffeurs met een leeftijd onder de 21 jaar hun rijbewijs kunnen halen. Dit komt neer op gemiddeld ongeveer 20 buschauffeurs per jaar. Van de 93 hebben er slechts 32 buschauffeurs werk gevonden in de sector. Dit blijkt uit het aantal formulieren 'bewijs van deelname experiment verlaging minimumleeftijd buschauffeurs' dat werkgever en werknemer hebben opgestuurd naar Rijkswaterstaat. Het is overigens niet uit te sluiten dat jonge buschauffeurs wel in dienst bij een vervoersbedrijf zijn maar geen bewijs van deelname hebben ingestuurd.

Op de vraag in het enquêteonderzoek onder buschauffeurs in de leeftijd van 21 t/m 25 jaar of zij eerder aan de opleiding waren begonnen wanneer door het experiment deze mogelijkheid had bestaan, heeft 60% positief geantwoord. Het experiment heeft dus potentie onder mogelijke deelnemers.

Van de buschauffeurs onder de 21 jaar was 40% al van plan buschauffeur te worden, ook zonder verlaging van de minimumleeftijd. Van de resterende 60% heeft het verlagen van de minimumleeftijd om buschauffeur te worden wel bijgedragen aan de keuze om bus/touringcarchauffeur te worden. Overigens betreft dit soms ook studenten die het beroep als bijbaan uitoefenen tot zij hun diploma gehaald hebben. Verder geven diverse buschauffeurs aan dat ze door het experiment eerder hun rijbewijs konden halen en daarmee eerder het beroep van buschauffeur konden beoefenen. De buschauffeurs geven aan verschillende mensen in hun omgeving te kennen die buschauffeur wilden worden maar doordat zij niet gelijk aan de opleiding konden beginnen een andere opleiding en uiteindelijk een ander beroep hebben gekozen.

In 2015 zijn er ongeveer 1.850 touringcarchauffeurs die ouder zijn dan 65 jaar. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze chauffeurs binnen een periode van vijf jaar gestopt zijn met werken, en ook de oudere chauffeurs uit de groep 51-64 jaar zullen uitstromen. Deze groep chauffeurs werkt veelal een beperkt aantal uren op flexibele basis. Uitgaande van een gelijkblijvende vervoersvraag is het dus de vraag of er ter vervanging van deze groep uitstromende chauffeurs eenzelfde aantal buschauffeurs benodigd is of dat er met minder chauffeurs volstaan kan worden die gemiddeld gezien, meer uren maken. Het aantal touringcarchauffeurs dat de komende vijf jaar zal uitstromen wordt zodoende tussen de 1.500 en 2.000 geschat.

Uitgaande van een gelijkblijvende vervoersvraag in het OV en aannemende dat (nagenoeg) de gehele groep buschauffeurs in de leeftijdsgroep 61-67 jaar (figuur 2.8) de komende 5 tot 7 jaar zal uitstromen betekent dit een vervangingsvraag van ongeveer 3.000 buschauffeurs in het OV (zowel stad- als streekvervoer) voor heel Nederland. Dit komt voor de komende jaren neer op gemiddeld tussen de 450 en 600 buschauffeurs in het OV per jaar.

## 4.3 Verkeersveiligheid

Zowel op basis van de enquêtes als de interviews en de focusgroepen kan worden gesteld dat jonge buschauffeurs (18-20 jaar) niet meer risico hebben op een ongeval dan oudere buschauffeurs (21–24 jaar). Zelfrapportage van het aantal ongevallen, door de politie geregistreerde ongevallen, bekeuringen, overtredingen en rijgedrag geven aan dat er zowel in de auto als in de bus minder sprake is van veiligheidkritisch gedrag bij jonge buschauffeurs dan bij oudere buschauffeurs. Bij de interpretatie van de resultaten moeten twee kanttekeningen worden gemaakt. Op de eerste plaats heeft de groep jonge buschauffeurs over het algemeen minder kilometers in de bus afgelegd. Daarnaast was het aantal jonge deelnemers gering. Dit is een reden om voorzichtigheid te betrachten bij het trekken van conclusies.

De conclusie dat een verlaging van de leeftijdsgrens voor buschauffeurs geen negatieve consequenties heeft voor de verkeersveiligheid wordt ondersteund door de interviews en de focusgroepen, waarin ook opleidingsinstituten, de vervoersbedrijven zelf en de begeleiders aan bod zijn gekomen. Over het algemeen kan op basis hiervan worden geconcludeerd dat de rijvaardigheid en (veilig) verkeersgedrag niet zozeer wordt bepaald door leeftijd, als wel door ervaring en persoonlijke instelling. Daarbij wordt gesteld dat bij de toelating tot opleidingen wordt geselecteerd op personen die niet geneigd zijn risico’s in het verkeer te nemen. Dit blijkt ook uit de zelf gerapporteerde gedragingen en bekeuringen door de buschauffeurs in de personenauto.

Over het algemeen hebben jonge beginnende automobilisten (18 t/m 24 jaar) in Nederland een ruim vijf keer zo groot ongevalsrisico als ervaren bestuurders (30 t/m 59 jaar), voor jonge *mannen* is het ongevalsrisico zelfs ruim zeven keer zo groot. De in dit onderzoek verzamelde gegevens duiden echter niet op grotere verkeersonveiligheid en/of ongevallenrisico bij jonge buschauffeurs. Blijkbaar is de zelfselectie en toelating voor het vak bus-/touringcarchauffeur zodanig dat dit jonge bus-/touringcarchauffeurs betreft die niet voldoen aan het gemiddelde (risico)profiel van de jonge personenautochauffeur. Daarnaast verschilt de context van het werk als buschauffeur sterk van de context waarin jonge beginnende autobestuurders grote risico’s nemen. De buschauffeur vervoert klanten die voor een sociale controle zorgen. Jonge beginnende automobilisten nemen vaak grote risico’s als zij na uitgaansavonden met leeftijdsgenoten rijden. Die context is niet te vergelijken met de omgeving waarin een buschauffeur werkt.

## 4.4 Conclusies

In deze paragraaf worden de twee onderzoekvragen beantwoord:

1. Zorgt een leeftijdsgrensverlaging voor significante extra instroom van jonge buschauffeurs?
2. Is er verschil in veiligheid van het rijgedrag van buschauffeurs van 18 t/m 20 jaar met een referentiegroep (21 t/m 24 jaar)?

### *4.4.1 Arbeidsmarkt*

Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd dat het verlagen van de leeftijdsgrens voor buschauffeurs van 21 naar 18 jaar onder de voorwaarden van de 3e Europese rijbewijsrichtlijn bijdraagt aan een kleine extra instroom van jonge buschauffeurs.

Aan deze conclusie liggen de volgende constateringen ten grondslag:

- De afgelopen jaren lag het gemiddeld aandeel 21 tot en met 25-jarigen dat slaagde voor rijbewijs D met een aantal van ruim 150 per jaar rond de 20% van het totaal aantal geslaagden (gemiddeld ongeveer 800 buschauffeurs per jaar over de periode januari 2011 t/m juli 2015). Bij de groep die binnen het experiment viel (18 tot en met 20 jaar) was dat lager, namelijk 93 buschauffeurs in 4 jaar en 7 maanden tijd (gemiddeld ongeveer 20 buschauffeurs per jaar) waarvan er slechts 32 een baan vonden. De groep jonge buschauffeurs die opgaat voor rijbewijs D blijkt klein: de leeftijdsgroep 18 t/m 20 jaar vertegenwoordigt gemiddeld over de afgelopen periode 2,5% van het totaal aantal rijbewijzen D.
- De uitkomsten van het onderzoek suggereren dat een grotere bekendheid van het experiment tot meer geïnteresseerden had kunnen leiden. Daarnaast hadden er bij een gunstigere conjunctuurontwikkeling waarschijnlijk meer chauffeurs een baan kunnen vinden. Het verschil tussen de instroom bij de groep 18 tot en met 20-jarigen en 21 tot en met 25-jarigen is echter groot terwijl de groep 21 tot en met 25-jarigen ongeveer 20% van het totaal aantal geslaagden voor rijbewijs D vormt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de potentiële extra instroom van jonge buschauffeurs in de groep 18 tot en met 20 jaar op het totale aantal buschauffeurs ook onder gunstigere omstandigheden gering zal zijn.
- Uit de interviews en focusgroepen is een aantal redenen af te leiden waarom de potentiële instroom van jonge buschauffeurs beperkt is. De eerste reden betreft de voorwaarden die volgens de Europese rijbewijsrichtlijn vakbekwaamheid aan buschauffeurs onder de 21 jaar moeten worden gesteld. Trajecten moeten binnen Nederland liggen en mogen niet langer zijn dan 50 kilometer. Langere trajecten binnen Nederland mogen alleen gereden worden als de bus leeg is. Touringcarchauffeurs van 20 jaar en ouder mogen zonder een vast rooster en ook op trajecten langer dan 50 kilometer rijden. Voor oudere chauffeurs gelden deze beperkingen niet. In de tweede plaats mag het niveau waarop vervoersbedrijven buschauffeurs selecteren niet worden onderschat. Het vak vereist niet alleen een verantwoorde verkeersdeelname met een groot voertuig maar ook vaardigheden om met lastige klanten en tijdsdruk om te gaan. Hoewel sommige jongeren aan deze eisen kunnen voldoen is het voorstelbaar dat bedrijven vanwege de laatstgenoemde redenen soms eerder geneigd zijn voor oudere chauffeurs te kiezen.
- Hoewel de potentiële extra instroom qua omvang gering is, is die er wel. Veel van de buschauffeurs onder de 21 jaar geven aan dat het verlagen van de minimumleeftijd om buschauffeur te worden heeft bijgedragen aan de keuze voor dit beroep. Deze chauffeurs zijn sterk gemotiveerd en hebben bewust voor het vak gekozen. Daarnaast geven veel buschauffeurs in de leeftijd van 21 tot en met 24 jaar aan dat zij eerder aan de opleiding waren begonnen wanneer door het experiment voor hen deze mogelijkheid had bestaan. Door de leeftijdsgrensverlaging sluit een opleiding tot buschauffeur aan een ROC beter aan op de leeftijd waarop jongeren een beroep en bijpassende opleiding zoeken. Er blijft echter een (weliswaar minder lange) tussenperiode bestaan.

### *4.4.2 Verkeersveiligheid*

Het aantal jonge buschauffeurs van 18 tot en met 20 jaar dat een baan heeft gevonden als buschauffeur en dientengevolge deelnam aan het experiment is met 32 personen te laag om harde conclusies te trekken over verkeersveiligheid. Echter, de resultaten die voor deze kleine groep zijn gevonden suggereren dat de verkeersveiligheid van deze groep chauffeurs niet verschilt van jonge chauffeurs van 21 tot en met 24 jaar.

Aan deze conclusie liggen de volgende constateringen ten grondslag:

- Uit zelfrapportage van het aantal overtredingen, bekeuringen, ongevallen en rijgedrag van buschauffeurs blijkt dat zowel in de auto als in de bus bij jonge buschauffeurs van 18 tot en met 20 jaar even vaak of zelfs iets minder sprake is van veiligheidskritisch gedrag dan bij buschauffeurs in de leeftijdsgroep van 21 tot en met 24 jaar. Er zijn door de politie geen ongevallen licht gewonden, geen ongevallen met ziekenhuisgewonden en geen ongevallen met dodelijke slachtoffers geregistreerd die veroorzaakt zijn door buschauffeurs in de leeftijdscategorie 18 t/m 20 jaar.
- Er is sprake van zelfselectie (het bewust kiezen van het beroep buschauffeur) en selectie door vervoersbedrijven voor wie een buschauffeur letterlijk het gezicht van het bedrijf is. Dit draagt bij aan de kwaliteit van jonge buschauffeurs en chauffeurs in het algemeen. Jonge buschauffeurs voldoen niet aan het gemiddelde (risico)profiel van de jonge personenautochauffeur.
- Jonge chauffeurs van 18 tot en met 20 jaar worden extra begeleid om te voldoen aan de eisen van het experiment al zijn er grote verschillen in begeleiding tussen bedrijven geconstateerd.

### *4.4.3 Slotbeschouwing*

De potentiële extra instroom in het beroep buschauffeur door verlaging van de minimumleeftijd van buschauffeurs is in absolute termen niet groot. Voor jongeren die over de vereiste kwaliteiten beschikken en gemotiveerd zijn kan de leeftijdsgrensverlaging echter wel de mogelijkheid geven om (eerder) in te stromen. Door de leeftijdsgrensverlaging en een goede begeleiding kunnen jonge gemotiveerde chauffeurs worden aangetrokken en opgeleid. Er lijken voldoende waarborgen te zijn voor de (verkeers)veiligheid.

# 5 Literatuurlijst


*Centraal Jusitieel Incassobureau (2011)*. Cijferbijlage jaarbericht 2011. Centraal Justitieel Incassobureau, Leeuwarden.

*Hudson, P.T.W., Verschuur, W.L.G., Lawton, R., Parker, D. & Reason, J.T. (1998)*. Bending the rules II. Why do people break rules or fail to follow procedures? And what can you do about it? The violation manual. Leiden University.

*Jäger, R.S. (2005).* Modellversuch “Jugendlichen-Ausbildung zum(zur) Berufskraftfahrer(in) in Busbetrieben in Baden-Württemberg, Ergebnisse der Evaluation, Zentrum für empirische pädagogische Forschung.

*Knipling, R. (2005).* Evidence and dimensions of commercial driver differential crash risk. Proceedings of the third driving symposium on human factors in driver assessment, training and vehicle design,  Rockport, Maine.

*Koninklijk Nederlands Vervoer*. Kerncijfers van het Nederlandse touringcarvervoer, uitgevoerd door Panteia B.V.

*Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Cambell, K. (1990).* Errors and violations on the road; a real distinction? Ergonomics. 33 (10/11): 1315-1332.

*Rijkswaterstaat (2009).* Verlaging minimumleeftijd buschauffeurs tot onder de 21 jaar; ervaringen elders. Delft.

*Sectorinstituut Transport en Logistiek (2014).* Rapportage Arbeidsmarkt- en Onderwijsinformatie Transport & Logistiek 2014-2015.

*SWOV (2010).* Jonge beginnende automobilisten. Leidschendam.

*Verschuur, W.L.G. (2003).* Onderzoek uitgevoerd met de 'Driver Behaviour Questionnaire'. Eindrapport. Project: Gedragsdeterminanten van Onveilig Verkeersgedrag: Eindrapportage. Faculteit der Sociale Wetenschappen, Rijksuniversiteit te Leiden, Werkgroep Veiligheid/R-03/68.

# Bijlage 1

Enquêteonderzoek buschauffeurs

**Inleiding**
Deze bijlage beschrijft de opzet van het enquêteonderzoek onder de deelnemers. Om mogelijke effecten van leeftijd op het rijgedrag bij het besturen van een bus te kunnen meten is er sprake van twee groepen deelnemers; de meetgroep en de referentiegroep.

*Meetgroep*
De meetgroep bestaat uit personen van 18 tot en met 20 jaar die de examens voor buschauffeur met goed gevolg hebben afgelegd en ook daadwerkelijk in dienst treden bij een bedrijf. Deelname is verplicht. Medewerking aan het onderzoek (experiment) is optioneel zolang men nog niet in dienst is van een bedrijf.

*Referentiegroep*
De referentiegroep bestaat uit personen van 21 tot en met 24 jaar die de examens voor buschauffeur met goed gevolg hebben afgelegd. Deze groep instromende chauffeurs is niet verplicht deel te nemen aan het experiment. Zij krijgen na het behalen van het D-rijbewijs een deelnameformulier toegestuurd met het verzoek aan het onderzoek deel te nemen.

Wanneer een deelnemer instroomt wordt na twee weken een 0-meting afgenomen. Na 3 maanden volgt een eerste tussenmeting waarna vervolgens om de 6 maanden een tussenmeting volgt. Wanneer een deelnemer tijdens het experiment afhaakt volgt een exit-meting.

- De 0-meting (een deelnemer krijgt deze vragenlijst binnen twee weken na aanmelding);
  In de vragenlijst voor de 0-meting wordt ingegaan op de beroepskeuze, de opleiding[6] (duur van de opleiding, verhouding theorie-praktijk en examens) en het rijgedrag als automobilist (bijvoorbeeld bekeuringen en overtredingen) om eventuele effecten ook te kunnen controleren voor individuele verschillen in het rijgedrag in die rol.

- Tussenmetingen (een deelnemer krijgt deze vragenlijst na 3, 9, 15, 21 en 27 maanden)
  In de tussenmetingen wordt vooral ingegaan op de begeleiding (duur, intensiteit en kwaliteit van begeleiding en acties begeleider) en het rijgedrag. De vragen over het rijgedrag zijn afkomstig uit een Nederlandse vertaling (Verschuur, 2003) van de Driver Behavior Questionniare (DBQ). Op basis van de kennis over deze vertaalde vragenlijst in relatie tot het aantal ongevallen en de factor leeftijd is een selectie gemaakt van vragen. Tevens zijn vragen over (eventuele) bekeuringen en betrokkenheid bij incidenten en ongevallen opgenomen. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de tussenmetingen.

- Exit-meting (een deelnemer krijgt deze vragenlijst indien een deelnemer tijdens het experiment afhaakt).
  In de exit-meting wordt vooral ingegaan op de redenen waarom de deelnemer afhaakt, tevredenheid over de voormalige werkgever en welk beroep of opleiding de deelnemer vervolgens gaat beoefenen.

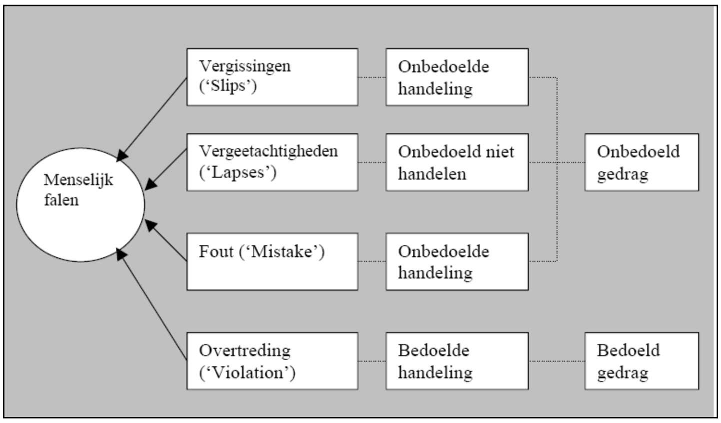
---
[6] Deze vragen zijn er met name op gericht om verschillen tussen de opleidingen te kunnen vaststellen en deze te kunnen relateren aan verschillen in bijvoorbeeld het rijgedrag of motivaties

**Tussenmetingen**

*Inleiding*
In de tussenmetingen wordt vooral ingegaan op de begeleiding (duur, intensiteit en kwaliteit van begeleiding en acties begeleider) en het rijgedrag. De vragen over het rijgedrag zijn afkomstig uit een Nederlandse vertaling (Verschuur, 2003) van de Driver Behavior Questionniare (DBQ). Deze vragenlijst schat op basis van de score van de buschauffeurs op overtredingen en fouten of hij of zij betrokken was (en wellicht zal zijn) bij ongevallen. Daarnaast kan op deze manier de meetgroep met de referentiegroep worden vergeleken. Op basis van de kennis over deze vertaalde vragenlijst in relatie tot het aantal ongevallen en de factor leeftijd is een selectie gemaakt van vragen. Tevens zijn vragen over (eventuele) bekeuringen en betrokkenheid bij incidenten en ongevallen opgenomen.

*DBQ*
De Driver Behavior Questionniare (DBQ) is een vragenlijst met behulp waarvan automobilisten de frequentie rapporteren waarmee bepaalde type fouten en overtredingen voorkomen, als zij deelnemen aan het verkeer. Binnen deze vragenlijst wordt een onderscheid gemaakt tussen:
- ‘fouten’ (onbedoeld);
- ‘overtredingen’ (bewust).

Volgens de onderzoekers hebben fouten en overtredingen een verschillende oorsprong, die om die reden andere oplossingen behoeven. Een verdere onderverdeling van de ‘afwijkende’ gedragingen is te zien in onderstaande figuur.



*Vragenlijst Verschuur*
In een onderzoek van Verschuur (2003) is een Nederlandse versie van de DBQ ontwikkeld bestaande uit 48 onderwerpen die verschillende typen fouten en overtredingen dekken. Daaraan toegevoegd zijn achtergrondvragen die betrekking hebben op geslacht, leeftijd, het aantal jaar dat men een rijbewijs bezit, jaarkilometrage, aantal ontvangen bekeuringen en aantal ongevallen waarbij men betrokken was in de afgelopen 3 jaren, type ongeval(len), regio en de belangrijkste motieven voor het gebruik van de auto. Doel van dit onderzoek was om inzicht te verwerven in de aard en de omvang van het ontstaan van bepaalde typen onveilig verkeersgedrag. In lijn met het onderscheid in fouten dat door Reason is voorgesteld zijn er vier factoren gevonden:

- overtredingen;
- gevaarlijke fouten;
- aandacht;
- vergissingen.

*Vragenlijst verlaging leeftijdsgrens bus- en touringcarchauffeurs*
Een belangrijke bevinding is dat overtredingen, en in mindere mate gevaarlijke fouten, een relatie hebben met betrokkenheid bij ongevallen. Op basis van de score van een willekeurige automobilist op de schaal overtredingen en gevaarlijke fouten kan een redelijke inschatting worden gemaakt of hij of zij betrokken was (en wellicht zal zijn) bij ongevallen.

De vragen die vallen onder de categorieën ‘overtredingen’ en ‘gevaarlijke fouten’ zijn daarom opgenomen in de vragenlijst leeftijdgrensverlaging buschauffeurs, aangezien we met name geïnteresseerd zijn in de mate van veiligheid van het rijgedrag van jonge buschauffeurs. Ook vragen in de categorie ‘aandacht’ zijn opgenomen in de vragenlijst omdat die specifiek bij jongeren een rol zouden kunnen spelen. De factoren ‘afleiding’ en ‘mentale overbelasting’, door onvermogen om de belangrijkste informatie in een verkeerssituatie te selecteren, zijn in de literatuur genoemd als oorzaken voor het verhoogde ongevalsrisico van jongeren. Gerelateerd hieraan is het feit dat jongere automobilisten vaak hun aandacht niet op een efficiënte manier weten te verdelen. De vragen die binnen de categorie ‘vergissingen’ zijn buiten beschouwing gelaten, aangezien deze factor niet samenhangt met ongevallen en leeftijd.

**Opzet enquêteonderzoek**
In de onderzoeksperiode zijn de uitnodigingsbrieven en vragenlijsten voor de 0-meting, tussen-metingen en exit-meting voor de meet- en referentiegroep opgesteld. Begin juni 2011 is gestart met het gefaseerd uitnodigen van buschauffeurs in de referentiegroep en kwamen de eerste aanmeldingen binnen.

Voor de meetgroep is een ingevuld bewijs van deelname verplicht om deel te nemen aan het experiment. Hierop is het e-mailadres van de deelnemer ingevuld. Zodoende werden de deel-nemers in de meetgroep direct via email benaderd voor het invullen van de vragenlijsten. Voor de referentiegroep zijn 870 personen uit een door RDW per 15 januari 2011 geleverd initieel overzicht met NAW-gegevens van personen met rijbewijs D in de leeftijdgroep 21-25[7] jaar aan-geschreven.

Tevens werden maandelijks personen aangeschreven die in de voorgaande maand hun rijbe-wijs D hebben gehaald. Deze informatie werd maandelijks door de RDW verstrekt. Op deze lijst staan de gegevens van personen in zowel de leeftijdscategorie 18 tot en met 20 jaar, als in de leeftijdscategorie 21 tot en met 25 jaar. Van de deelnemers in de referentiegroep en de deel-nemers uit de meetgroep die nog niet in dienst zijn bij een vervoerder, is geen e-mailadres be-kend, omdat dit niet in de RDW gegevens staat. Daarom werden zij per brief aangeschreven met het verzoek zich voor medewerking aan het onderzoek op te geven via een website. Daar vulden zij onder meer hun e-mailadres in. Vanaf dat moment werden de deelnemers direct via de email benaderd voor het invullen van de vragenlijsten.

---

[7] De leeftijden van de 870 personen zijn in het overzicht niet gegeven. Besloten is de gehele groep een brief te sturen